

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTE DE DROIT

LA
LOI ANGLAISE DE 1906
SUR LES
ASSURANCES MARITIMES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Lundi 13 Juin 1910, à 1 h. 1/2

PAR

A. BOSC

Président : M. LYON-CAEN.

Suffragants { *MM. THALLER, professeur*
DESCHAMPS, professeur

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1910

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

LA

LOI ANGLAISE DE 1906

SUR LES

ASSURANCES MARITIMES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

sera soutenu le Lundi 13 Juin 1910, à 1 h. 1/2

PAR

A. BOSC

Président : M. LYON-CAEN.

Suffragants { *MM. THALLER, professeur*
DESCHAMPS, professeur

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

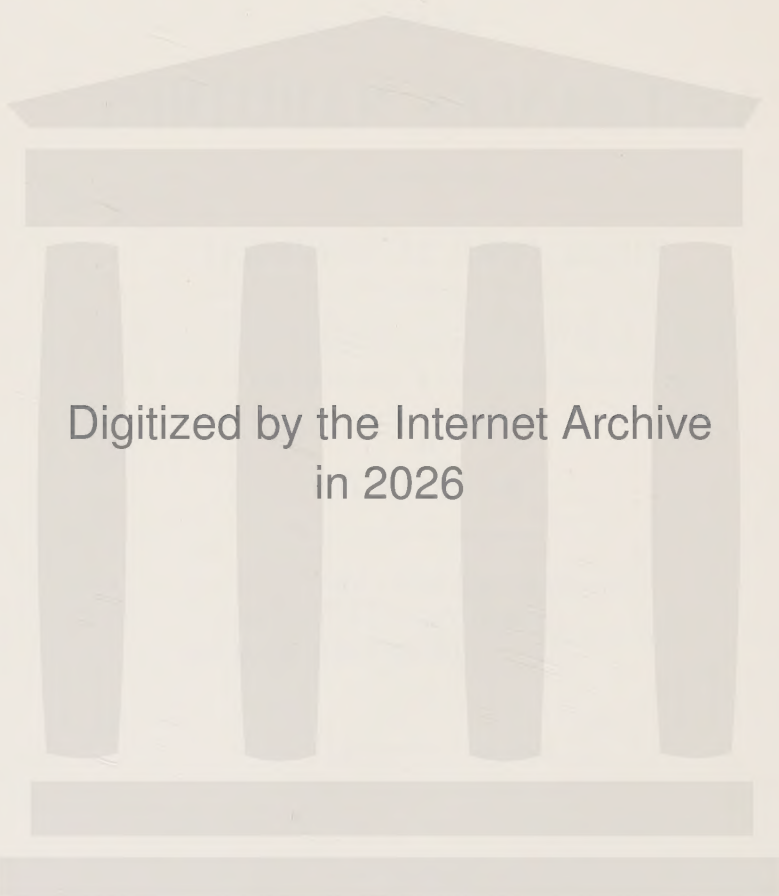
ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1910





Digitized by the Internet Archive
in 2026

INTRODUCTION

Avant le vote de la loi de 1906, le droit anglais contenait déjà un certain nombre de dispositions législatives réglementant diverses questions touchant au contrat d'assurance maritime, mais dans l'ensemble les diverses règles applicables au contrat d'assurance maritime étaient seulement déterminées par la coutume et par la jurisprudence. Pendant longtemps on avait estimé qu'il était préférable de s'abstenir de poser des principes législatifs stricts dans une matière qui devait, dans une très large mesure, se plier aux exigences de la pratique des affaires commerciales. Pourtant avec le développement du commerce et en particulier du commerce international, ce système pouvait présenter de graves inconvénients. Aussi, en 1894, un bill était présenté par Lord Hershell à la Chambre des Lords et était soumis à l'étude d'une importante commission extraparlamentaire. Présenté une seconde fois à la Chambre des Lords en 1900, il fut adopté par celle-ci, mais ajourné par la Chambre de Communes. En 1906 le Lord Chancelier le reprit. Le

projet fut étudié par le *Grand Committee* et définitivement adopté par la Chambre des Communes.

L'importante matière des assurances maritimes se trouve donc réglementée d'une façon générale par la loi nouvelle, mais pourtant il importe de remarquer que sur divers points particuliers elle est soumise aussi aux dispositions d'un certain nombre d'autres textes législatifs : Loi sur le timbre de 1891, loi sur la marine marchande de 1894, loi de finance de 1901, loi sur la vente des marchandises de 1893, loi de 1909 prohibant le jeu sur les risques de mer.

LA
LOI ANGLAISE DE 1906
SUR LES
ASSURANCES MARITIMES

CHAPITRE PREMIER

ASSURANCE MARITIME

L'article 1^{er} de la loi de 1906 définit dans les termes suivants le contrat d'assurance maritime.

Article premier. — Le Contrat d'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'engage à indemniser l'assuré de la manière et dans les limites convenues contre les pertes maritimes, c'est-à-dire contre les pertes provenant d'un risque maritime (*marine adventure*).

Nature du contrat d'assurance maritime. — Le but du contrat d'assurance maritime est d'indemniser le propriétaire du navire ou de la marchandise contre les pertes que

peuvent entraîner les risques d'une entreprise maritime. Les termes de l'article premier de la loi anglaise de 1906 définissent le contrat d'assurance maritime comme étant un contrat d'indemnité. L'assureur, moyennant le paiement d'une somme d'argent appelée prime (*premium*) s'engage à indemniser l'assuré dans les conditions convenues entre eux contre les pertes provenant des dangers de la navigation. Mais ce principe posé par la législation anglaise ne se trouve pourtant pas respecté d'une façon absolue. Dans certains cas particuliers l'indemnité versée par l'assureur à l'assuré ne correspondra pas exactement à la perte par lui subie ; elle sera tantôt inférieure, tantôt supérieure à cette perte.

Elle sera inférieure à la perte subie par l'assuré lorsqu'il s'agira d'une police sur facultés et lorsque cette police ne contiendra aucune estimation précise de la valeur des marchandises assurées par la police. Pour apprécier, en cas d'avarie, la valeur de la marchandise, on se placera au moment du départ du navire, alors que d'une manière générale le prix de vente de la marchandise assurée au port d'arrivée du navire aurait été supérieur à la valeur du chargement au moment du départ.

L'indemnité payée par l'assureur à l'assuré sera supérieure à la perte par lui subie lorsque la police portera sur le fret et lorsqu'elle ne contiendra aucune évaluation précise du montant de ce fret. D'après les dispositions de l'article 16 de la loi, que nous étudierons plus loin en détail, l'indemnité payable par l'assureur à l'assuré dans les cir-

constances que nous venons d'indiquer sera égale à la valeur brute du fret, sans qu'il y ait lieu de tenir compte des dépenses que l'assuré aurait été obligé d'engager ultérieurement, si le sinistre ne s'était pas produit, pour gagner définitivement le montant total du fret assuré. Par suite de l'application de ce principe, l'indemnité payée par l'assureur peut dépasser notablement la valeur de la perte subie par l'assuré lorsque la police porte sur le fret.

L'indemnité payée par l'assureur peut aussi être supérieure à la valeur de la perte quand le contrat d'assurance contient une estimation de l'objet de l'assurance et lorsque cette estimation est supérieure à la valeur réelle du navire ou des marchandises. Sauf dans le cas où cette estimation serait tout à fait exagérée le juge doit la considérer comme formant la loi des parties et l'assureur ne saurait prétendre que l'estimation contenue dans la police ne correspond pas à la valeur réelle de l'objet assuré (1).

Enfin lorsque le titulaire de la police a assuré par une police ne contenant aucune évaluation le navire et le fret, il recevra, par application des dispositions de l'article 16, une indemnité supérieure à la perte subie, car, comme le fait remarquer M. Mac-Arthur (2), il effectue dans une certaine mesure une double assurance : l'assurance sur corps

(1) Voyez Lowndes, *On Marine Insurance*, 2^e éd., p. 18 ; — Gow, *On Marine Insurance*, p. 74 ; — Arnould, *On Marine Insurance*, n^o 356.

(2) Mac-Arthur, *Marine Insurance*, 2^e éd., p. 68 ; — Arnould, *op. cit.*, p. 333, note b.

du navire comprend le navire, les vivres et provisions et d'autre part l'assurance du fret, couvrant le montant du fret brut, comprend elle aussi ces vivres et provisions.

Un même contrat d'assurance peut couvrir des risques maritimes et des risques de terre.

Art. 2. — 1° Un même contrat d'assurance maritime peut soit par les stipulations expresses qui y sont contenues, soit par suite des usages du commerce, être étendu de manière à protéger l'assuré contre les pertes survenues dans des eaux intérieures ou contre tout risque de terre qui se rattache à un voyage maritime.

2° Quand un navire en construction, quand le lancement d'un navire ou toute autre entreprise analogue à une entreprise maritime est couvert par une police ayant la forme d'une police d'assurance maritime, les dispositions de la présente loi, dans la limite où elles trouveront application, seront applicables, mais, sous réserve des dispositions du présent article, rien dans cette loi ne changera ou ne modifiera aucune loi applicable à un contrat d'assurance autre qu'un contrat d'assurance maritime tel qu'il est défini par la présente loi.

D'une façon générale un contrat d'assurance maritime a pour but seulement d'indemniser l'assuré contre les risques maritimes proprement dits ; mais un contrat d'assurance maritime peut parfaitement être étendu aux risques courus par l'objet assuré soit sur les rivières, les eaux intérieures, soit même sur terre.

Dans certains cas particuliers les usages commerciaux, lorsqu'ils sont suffisamment constants, peuvent étendre la

portée du contrat d'assurance maritime. Il a été jugé par les cours anglaises que, lorsque des usages commerciaux existaient de décharger pendant un certain temps les marchandises à un port intermédiaire du voyage et ensuite de les charger de nouveau, le contrat d'assurance, passé pour protéger ces marchandises pendant le voyage, devait être considéré comme protégeant ces marchandises même pendant leur séjour à terre (1).

Les parties contractantes peuvent décider que le contrat d'assurance maritime aura pour effet de protéger la marchandise contre les risques auxquels elle pourrait se trouver exposée en voyageant par voie de terre (2).

Le contrat d'assurance maritime peut aussi spécifier que l'assureur répondra des risques courus par la marchandise lorsqu'elle emprunte le service postal.

Les polices d'assurance contiennent souvent des clauses d'entrepôt à entrepôt; l'assureur répond dans ce cas de tous les risques depuis l'entrepôt de l'envoyeur jusqu'au moment où la marchandise se trouve livrée dans de bonnes conditions dans l'entrepôt du consignataire.

Les dispositions de l'article 2 de la loi se trouvent parfaitement en harmonie avec les dispositions de la loi sur le timbre de 1891.

(1) *Pelly et Royal Exchange Ass. Co.*, 1 Burr, 341; — *Brough et Whitmore*, 4 TR. 206.

(2) *Hyderabad (Deccan) Co et Willoughby*, 1899, 2 QB. 530. — *Robinson Gold Mining Co et Alliance Co*, 1904, AC. 359, 73, LJ. KD. 898; — *Schloss et Stevens*, 1906, 2 KD. 665, 75, LJ. KD. 927.

L'article 92 de la loi de 1891 sur le timbre s'exprime ainsi :

« Pour l'application de la présente loi, l'expression police d'assurance maritime comprend... toute assurance sur propriétés ou marchandises pour tout trajet qui comprend, non seulement des risques exclusivement maritimes, mais aussi tout autre risque se rattachant au voyage assuré depuis le commencement du voyage jusqu'au point de destination. »

Police passée sur un navire en construction. — L'art. 8 de la loi de 1903 sur le timbre décide que la police d'assurance maritime contractée pour protéger un navire en construction, ses agrès et ses machines, sera timbrée comme une police conclue pour un voyage maritime et, même si elle s'étend sur une période de temps supérieure à 12 mois, elle ne devra pas être considérée comme une police d'assurance maritime pour un temps donné (*time policy*).

Définition du risque maritime. — Art. 3. -- 1° Sous réserve des dispositions de la présente loi tout risque maritime licite peut faire l'objet d'un contrat d'assurance maritime.

2° En particulier, il y a risque maritime.

a) Lorsque un navire, des marchandises ou autres biens mobiliers sont exposés à des périls maritimes.

Ces biens sont dans la présente loi compris sous le terme de chose assurable (*insurable property*).

b) Lorsque le gain ou l'acquisition de fret, prix de passage, commission, profit ou autre bénéfice pécuniaire, ou la garantie d'avances, de prêts, de déboursés est en danger parce que la propriété assurable est exposée à des risques maritimes.

c) Lorsqu'une responsabilité envers un tiers peut être encourue par le propriétaire ou par une autre personne possédant un intérêt dans la propriété assurable ou une responsabilité dans cette propriété par suite de risques maritimes.

Le terme « risques maritimes » signifie les risques provenant de la navigation ou se rattachant à cette navigation, c'est-à-dire les périls des mers, l'incendie, les périls provenant de la guerre, les pirates, les brigands, les voleurs, les prises, les saisies, les arrêts et détentions, les faits du prince ou des peuples, le jet, la baraterie et tous les autres périls analogues, ou qui peuvent être indiqués dans la police.

L'article 3 dans son premier alinéa décide que toute entreprise maritime licite peut faire l'objet d'un contrat d'assurance maritime.

Nous n'insisterons pas ici sur le caractère licite que doit présenter l'entreprise protégée par le contrat d'assurance, car nous aurons, en étudiant l'article 41 de la loi, l'occasion de revenir plus longuement sur cette question et de déterminer quelles sont les conditions qui doivent être remplies pour que l'entreprise puisse être considérée comme conforme aux lois du pays de l'assureur.

Dans son second alinéa, le présent article essaie de dé-

terminer dans les grandes lignes les divers cas où l'on se trouve en face d'un risque maritime.

Une assurance maritime peut être contractée pour protéger une propriété corporelle quelconque ou bien à l'occasion de droits qui pourraient se trouver affectés par la perte d'une propriété de cette nature.

CHAPITRE II

INTÉRÊT ASSURABLE

La loi de 1906 dans les articles de 5 à 15 détermine quels sont les divers intérêts qui peuvent, d'une façon licite, faire l'objet d'un contrat d'assurance maritime.

Contrat d'assurance par manière de jeu. — L'article 4 est consacré à l'importante question des contrats d'assurances par manière de pari.

Art. 4. — 1° Tout contrat d'assurance maritime par manière de jeu ou de pari est nul.

2° Un contrat d'assurance maritime est considéré comme un contrat de jeu ou de pari :

a) Quand l'assuré n'a pas un intérêt assurable tel que cet intérêt est défini par la présente loi, et que le contrat est passé sans que l'assuré ait l'espérance d'acquérir un intérêt de cette nature.

b) Quand la police est faite, « avec ou sans intérêt » (*interest or no interest*) ou « sans autre preuve d'intérêt que la police elle-même » (*without further proof of interest that the policy itself*) ou

« sans bénéfice de sauvetage » (*without benefit of salvage to the insurer*) ou bien lorsque la police contient une clause analogue.

Quand il n'y a pas de possibilité de sauvetage, la police peut être faite sans bénéfice de sauvetage pour l'assureur.

L'article 4 a pour but de rendre impossible les contrats d'assurance maritime dont le but réel n'est point d'offrir à l'assuré le moyen de s'indemniser d'une perte réellement encourue, mais qui ne sont que des formes déguisées sous les apparences d'un contrat d'assurance maritime du jeu et du pari.

L'article pose un principe général : tout contrat d'assurance maritime qui cache un pari doit être considéré comme nul.

La législation et la jurisprudence anglaises ont subi sur cette importante question des contrats d'assurances dissimulant des opérations de jeu de très profondes modifications. — Primitivement les contrats d'assurance maritime « avec ou sans intérêt », « sans autre preuve d'intérêt que la police elle-même », ont été considérés comme valables par les cours anglaises, même lorsque l'opération réalisée par les deux parties n'était qu'une simple forme de pari ou de jeu ; mais pourtant on admettait que lorsque la police d'assurance ne contenait aucune mention de ce genre on devait exiger de l'assuré la preuve de l'étendue du préjudice subi. (1)

(1) (Observations de Lord Eldon dans l'affaire. *Lucena v. Craufurd*, B-P, NR. 310).

Mais cette jurisprudence ne devait pas tarder à donner le jour à de très nombreux abus. — En 1746, le Parlement décidait (loi 19, Geo. II, c. 17) que les polices conclues « avec ou sans intérêt », « sans autre preuve d'intérêt que la police elle-même », contractées sur des navires anglais ou sur leur chargement, devaient être considérées par les cours comme nulles et sans valeur.

Les dispositions de l'art. 4 de la loi viennent pourtant aggraver la règle posée par la loi de 1746. Celle-ci ne visait, comme nous l'avons vu précédemment, que les assurances contractées sur des navires anglais ou sur leur chargement et elle laissait même dans ces deux cas place à de très importantes exceptions. Au contraire l'art. 4 de la loi de 1906 vise tous les contrats d'assurance maritime conclus en Angleterre, quelle que soit la nationalité du navire assuré.

A un autre point de vue encore, les dispositions de la loi de 1746 se trouvent profondément modifiées. — Les dispositions de cette loi ne visaient pas les contrats d'assurance passés en Irlande ; au contraire ceux-ci tombent maintenant sous l'application de l'article 4 et ils doivent, comme ceux conclus en Angleterre, être considérés comme sans valeur.

Les polices d'assurance maritime « avec ou sans preuve d'intérêt » sont généralement désignées sous le nom de PPI (*policy proof of interest*) ou de « *honour policy* » police sur l'honneur, parce que l'assuré ne pouvant pas demander l'exécution forcée du contrat en justice est

obligé de se confier à la parole donnée par l'assureur.

Existence d'un intérêt assurable. — La loi n'exige pas que l'assuré possède un intérêt assurable au moment où le contrat d'assurance maritime est passé entre lui et l'assureur ; mais elle paraît bien exiger qu'il ait au moment de passer ce contrat l'espoir d'acquérir un intérêt de cette nature. Si la perte survient ultérieurement à un moment où l'assuré a effectivement acquis un intérêt de cette nature, il faudra considérer le contrat d'assurance comme valablement conclu ; au contraire, et c'est l'avis de de Hart et Simey, s'il n'a pas eu au moment de la passation du contrat d'assurance l'espoir d'acquérir un intérêt assurable et si, avant l'arrivée du sinistre, il a acquis fortuitement un intérêt assurable dans l'objet assuré, il faudra cependant considérer la police comme tombant sous le coup des dispositions de l'art. 4 de la loi et, par conséquent, comme sans valeur.(1)

Exagération dans l'évaluation de l'intérêt assurable. — L'assuré, tout en possédant en fait un intérêt assurable, peut avoir dans la police exagéré d'une façon excessive la valeur de cet intérêt. Si cette exagération a été faite à l'insu de l'assureur, celui-ci pourra considérer la police comme nulle pour fausse déclaration de la part de l'assuré. Mais il peut se faire que cette évaluation exagérée de l'intérêt assurable ait été acceptée volontairement par l'assureur. Nous avons vu en étudiant les dispositions de l'article 1^{er} de la

(1) Voyez Arnould, Sect. 314, page 413, opinions des auteurs de la huitième édition.

loi que cette évaluation acceptée par l'assureur devait être considérée comme constituant la loi des parties ; mais, si l'exagération de valeur est vraiment excessive, s'il n'y a aucune relation entre cette évaluation et la valeur réelle de l'intérêt assurable, si, selon l'expression de Lord Mansfield, il est prouvé qu'un homme a contracté une assurance de 2.000 livres, alors qu'il ne possédait dans l'objet de l'assurance qu'un intérêt à peine égal à la valeur d'un cable, il faudra considérer ce contrat comme nul par application des dispositions de l'article 4. Ce cas ne se trouve pas dans l'alinéa 2 de l'article 4, il est vrai, mais, il ne faut pas considérer cet alinéa comme une énumération complète des divers cas de nullité du contrat comme cachant un jeu ou un pari et il faut admettre qu'il tombe sous l'application dans des dispositions très générales de l'article 4, alinéa 1.

Dispositions pénales. — Une loi toute récente du 20 octobre 1909 (1) a aggravé les dispositions de la loi de 1906. — Elle a pour but de prononcer de très sérieuses condamnations contre les personnes qui essayent de déguiser une simple opération de jeu sous les apparences d'une police d'assurance maritime.

Elle décide que toute personne qui passe une police d'assurance sans avoir un intérêt de bonne foi, direct ou indirect, soit dans l'arrivée en bonne sécurité du navire, soit dans la sécurité et dans la conservation de l'objet assuré, ou sans avoir l'espoir d'acquérir un intérêt de cette

1) *Marine Insurance (Gambling Policies) Act. 1909.*

nature, pourra être condamnée à un emprisonnement qui ne dépassera pas 6 mois avec ou sans *hard labour* ou à une amende dont le maximum est fixé à £ 100. Elle sera tenue, en outre, de verser à la Couronne toute somme par elle reçue en vertu d'un tel contrat.

Les mêmes peines sont applicables aussi à toute personne employée par le propriétaire du navire, et ne possédant aucune part de la propriété du navire, qui effectue un contrat d'assurance sur le navire « avec ou sans intérêt » « sans autre preuve d'intérêt que le contrat lui-même » ou sous une forme analogue.

Mais les dispositions pénales de cette loi ne sont pas limitées seulement à l'assuré. Elles frappent aussi des mêmes peines le courtier d'assurance qui a participé à la passation de la police et l'assureur lui-même lorsqu'ils ont su que le contrat était passé par manière de jeu.

Définition de l'intérêt assurable. — L'article 5 de la présente loi entreprend de définir ce qu'il faut entendre par intérêt assurable.

Art. 5. — 1° Sous réserve des dispositions de la présente loi, une personne qui est intéressée dans une expédition maritime a un intérêt assurable.

2° En particulier, une personne est intéressée dans une entreprise maritime, lorsqu'il existe entre elle et l'entreprise ou la chose qui se trouve en risque un rapport de droit ou d'équité, rapport qui a pour conséquence que cette personne peut retirer un avantage de la sûreté ou de la bonne arrivée de la propriété

assurée ou peut souffrir un préjudice par suite de la perte, de l'avarie, de la détention de cette propriété ou encore être exposée à une responsabilité à cause de cette propriété.

Il ne faut point considérer la définition de l'intérêt assurable contenue dans le deuxième alinéa du présent article comme une définition qui prétende être tout à fait complète.

La jurisprudence anglaise admet que la définition la plus solide d'un intérêt assurable a été donnée par le juge Laurence dans l'affaire *Lucena v. Craufurd* (1). « Une
« personne a un intérêt dans une chose lorsqu'un avan-
« tage ou un préjudice peut découler pour elle des divers
« événements qui peuvent atteindre la chose en question...
« Un intérêt de cette nature n'implique pas nécessairement
« un droit sur la chose tout entière ni même un droit sur
« une partie quelconque de cette chose... mais seulement
« l'existence d'une relation quelconque, d'un rapport quel-
« conque avec l'objet de l'assurance, lorsque cette relation,
« ou ce rapport, peut, par suite de l'arrivée d'un danger
« prévu par le contrat d'assurance maritime, se trouver
« affecté d'une manière telle qu'un dommage, une perte ou
« un préjudice en découle pour la personne qui a con-
« tracté la police d'assurance... Quand une personne se
« trouve par rapport à l'objet de l'assurance mis en
« risque dans une situation telle qu'elle a une certitude
« morale d'un gain ou d'un bénéfice, si les dangers prévus

(1) *Lucena v. Craufurd*, 2 B.-P. N. R. 302.

« par le contrat d'assurance ne se réalisent pas, on peut
« dire qu'elle a un intérêt à la sûreté et à la conservation
« de la chose. Avoir un intérêt dans la conservation de la
« chose, c'est se trouver par rapport à cette chose dans une
« situation telle que son existence vous procure un béné-
« fice et sa perte un dommage (1). »

L'hypothèse la plus simple parmi les rapports dans lesquels peut se trouver le bénéficiaire du contrat d'assurance maritime vis-à-vis de la chose mise en risque est celle du propriétaire de l'objet assuré, mais, par suite de l'existence de privilèges, d'hypothèques etc., des droits de nature différente peuvent coexister sur un même objet assuré au profit de plusieurs personnes.

Consignataire de marchandises. — Le consignataire d'une marchandise peut couvrir par une police d'assurance le bénéfice qu'il compte retirer de cette marchandise, mais pourtant il faut qu'il ne s'agisse point pour lui d'une simple espérance hypothétique, car, dans ce cas, il ne pourrait pas être considéré comme possédant un intérêt assurable.

Dans l'affaire *Knox v. Wood* (2). Lord Ellenborough paraît poser en principe la règle suivante.

« Le consignataire ne pourra être considéré comme
« possédant un intérêt susceptible de former la base d'un
« contrat d'assurance maritime que si les marchandises

(1) De Hart and Simey, *Marine Insurance Act* 1906, pages 8 et 9.

(2) *Knox v. Wood*, 1 Camp 543. Voir le jugement du juge Bigham. *Buchanam et Faber*, 1899, 4 Com Cas. 223.

« ont été déjà chargées. » Mais cette décision, malgré l'autorité de son auteur, ne paraît pas devoir s'imposer, si le consignataire, même dans le cas où en fait les marchandises n'ont pas encore été chargées, peut faire la preuve qu'il existe entre lui et l'envoyeur un contrat définitif au sujet de la consignation des dites marchandises.

Intérêt du courtier. — Un courtier auquel un navire a été adressé peut faire assurer le bénéfice qu'il compte retirer de son courtage (1). Mais la même observation que pour le consignataire s'impose : il ne faut pas qu'il s'agisse simplement d'une espérance (2).

Intérêt de l'actionnaire. — Cette situation doit retenir notre attention plus longuement. L'actionnaire d'une société peut-il contracter une police d'assurance maritime sur les navires ou le navire appartenant à la société dont il fait partie ? Peut-il assurer ses actions ?

La première de ces deux questions présente un intérêt très grand en Angleterre. Il existe en effet dans ce pays de très nombreuses sociétés qui ne possèdent qu'un ou deux navires et qui ont pour but l'exploitation de ces navires. Par suite de la perte d'un navire, la situation de l'actionnaire peut se trouver gravement compromise.

La question doit être résolue par la négative. Le ou les navires que possède la société ne sauraient être considérés comme la propriété des actionnaires, car ces sociétés jouissent de la personnalité juridique. La loi anglaise dé-

(1) Watts et Bacon, *Coram Mathew J.*, 18 janvier 1900.

(2) Buchanam et Faber, 1899, 4 Com cas., 223.

cide qu'un navire de nationalité anglaise ne peut pas être possédé pour partie par un étranger ; mais elle admet parfaitement que des sociétés anglaises, propriétaires de navires, puissent compter parmi leurs membres des actionnaires étrangers (1).

Pourtant la Cour de l'Echiquier a considéré que le porteur d'actions d'une société, dont le but était d'établir un cable télégraphique entre les Etats-Unis et l'Angleterre, pouvait être considéré, dans une certaine mesure, comme possédant dans cette entreprise un intérêt susceptible de servir de base à un contrat d'assurance maritime. Mais il semble qu'il n'y ait là qu'une décision isolée. Les juges ont tenu compte des faits particuliers de la cause qui leur était soumise et cette tendance ne paraît pas devoir recevoir d'applications plus étendues (2).

Le porteur d'actions d'une société ne peut pas non plus assurer ses actions. Ces actions sont de leur nature non-susceptibles de faire l'objet d'un contrat d'assurance maritime, car ce sont des propriétés incorporelles et elles ne sauraient se trouver en risque. Pourtant si la société à laquelle appartient l'actionnaire possède des navires, les actions pourront en cas de sinistre grave se trouver dépréciées d'une façon très sensible. Nous avons vu plus haut que la jurisprudence avait dans des circonstances particulières admis l'ac-

(1) R. et Arnaud, 9 QB. 806.

(2) Wilson et Jones, 1867, 4 R. 2 Ex. 139, 144 ; — Salomon et Salomon C^o 1897, AC. 22 ; — Harburg India Rub Comb. C^o et Martin, 1902, 1 KB, 778, Janson et Driefontein Consolidated Mines Ltd 1902, AC. 484.

tionnaire à user de moyens détournés pour éviter ce risque.

A quel moment l'intérêt assurable doit-il exister ?

Art. 6. — 1° L'assuré doit être intéressé dans l'objet assuré au moment de la perte, mais il n'est pas nécessaire qu'il soit intéressé au moment où le contrat est conclu.

Cependant lorsque l'objet est assuré, perdu ou non perdu (*lost or not lost*) l'assuré peut réclamer une indemnité à l'assureur bien qu'il n'ait acquis d'intérêt qu'après la perte, à moins qu'au moment de la passation du contrat il n'ait connu la perte de l'objet assuré et que l'assureur ne l'ait pas connue.

2° Lorsque l'assuré n'a pas d'intérêt au moment de la perte, il ne peut acquérir cet intérêt par aucun acte ou élection après qu'il a eu connaissance de la perte.

Il n'est pas nécessaire que l'intérêt assurable existe au profit de l'assuré au moment où le contrat d'assurance est conclu. La règle contraire avait été admise anciennement pendant longtemps par la jurisprudence anglaise (1), mais le principe contenu dans les précédentes dispositions de la loi de 1906 avait été admis par la jurisprudence et les termes de l'article 6 de la loi viennent simplement confirmer cette jurisprudence.

La clause, perdu ou non perdu, (*lost or non lost*) permet à l'assuré de bonne foi de poursuivre l'exécution de l'assurance contractée même dans le cas où au moment de la pas-

(1) *Lucena v. Craufurd*, 2 B. P. N. R. 295 ; — *Arnould*, p. 258, page 336 note (b).

sation du contrat d'assurance maritime l'intérêt aurait cessé d'exister à son profit par suite de la perte de l'objet de l'assurance. La clause se rencontre surtout dans les contrats de réassurance passés à une époque où le navire assuré se trouve déjà en retard.

Intérêt annulable. Intérêt contingent.

Art. 7. — 1° Un intérêt annulable, comme un intérêt éventuel, peut être assuré.

2° En particulier, lorsque l'acheteur de marchandises les a assurées, il a un intérêt assurable, bien qu'il ait pu à son choix avoir refusé les marchandises ou les avoir traitées comme au risque du vendeur par suite du retard apporté par le vendeur à leur livraison ou autrement.

Droit du capteur. — Comme exemple d'un intérêt annulable, on peut proposer le droit du capteur sur le navire par application de la loi sur les prises. Ce droit a été considéré par la jurisprudence anglaise comme suffisant pour permettre au capteur de contracter un contrat d'assurance maritime sur la prise de manière à pouvoir la protéger contre les risques de la navigation, bien que le droit du capteur puisse postérieurement à la passation du contrat d'assurance se trouver annulé par un jugement ou une décision de la Couronne (1).

Intérêt contingent. — Il paraît beaucoup plus difficile de donner du terme d'intérêt éventuel (*contingent interest*)

(1) De Hart and Simey, *Marine Insurance Act 1900*, page 12, note 1.

une explication tout à fait satisfaisante. Il ne nous paraît pas très aisé de concevoir un cas qui puisse répondre à cette disposition.

Dans l'affaire *Lucena v. Craufurd*, les juges semblent avoir songé, en parlant d'intérêt éventuel ou contingent, à celui que possède le capteur sur la prise maritime, mais ce droit paraît correspondre plus exactement au terme employé par l'article 7 intérêt annulable.

Chalmers and Owen, dans leur excellente étude sur la loi de 1906 (1), proposent comme exemple d'intérêt éventuel, le cas de la réassurance. Mais le législateur de la loi de 1906 ne paraît pas avoir eu en vue en rédigeant l'article 7 de cette loi le cas de la réassurance, car il a consacré dans cette même loi d'une façon expresse l'existence d'un intérêt assurable au profit de l'assureur. Voir article 9 de la loi.

De Hart et Simey, dans leur étude sur la loi de 1906, proposent d'autres exemples d'intérêt éventuel ; ils estiment qu'il faut voir un intérêt éventuel dans l'intérêt du propriétaire de navire sur le fret à faire lorsque la charte-partie contient une clause de résiliation ou bien lorsque le contrat de charte-partie spécifie qu'il sera soumis à l'arrivée du navire au port où doit être chargée la marchandise avant une date donnée (2).

L'alinéa 2 du présent article contient une expression très

(1) Chalmers and Owen, *Marine Insurance Digest.*, 2^e éd., p. 14.

(2) De Hart et Simey, *op. cit.*, p. 12.

difficilement acceptable — il y a là une négligence de rédaction. La loi dit en effet « quand l'acheteur a assuré la marchandise, il a un intérêt susceptible de servir de base à un contrat d'assurance maritime » il y a là une affirmation inexacte. Ce n'est point le fait pour l'acheteur d'avoir assuré la marchandise qui fait qu'il doit être considéré comme possédant un intérêt assurable, mais, au contraire, c'est parce qu'il possède un tel intérêt qu'il peut effectuer un contrat d'assurance ; la rédaction de l'article 7 nous paraît donc dans son ensemble et en particulier dans cet alinéa très fâcheuse (1).

Intérêt partiel.

Art. 8. — Un intérêt partiel, de quelque nature qu'il soit, peut faire l'objet d'un contrat d'assurance maritime.

L'expression « intérêt partiel » peut être interprétée comme l'intérêt d'un copropriétaire de la propriété d'un navire. D'après la loi anglaise (art. 5 de la loi de 1894 sur la marine marchande) la propriété d'un navire peut être divisée en 64 parts. Le propriétaire de l'une ou plusieurs de ces parts peut donc, conformément aux dispositions de l'article 8 de la loi, assurer une ou plusieurs de ces parts par un contrat d'assurance séparé.

On peut entendre aussi par intérêt partiel, dans un sens

(1) Voyez Arnould, 265 ; — De Hart and Simey, *op. cit.*, 12 : — Chalmers and Owen, *op. cit.*, p. 11.

plus large, l'intérêt que possède une personne dans l'objet de l'assurance sous la forme d'hypothèque ou de privilège. Voir plus loin l'étude de l'article 14 de la loi, page 31.

Réassurance.

Art. 9. — 1° L'assureur qui a contracté un contrat d'assurance maritime a un intérêt assurable dans le risque et peut effectuer une réassurance.

2° A moins que la police n'en dispose autrement, l'assuré originaire n'a aucun droit ou intérêt relativement à cette réassurance.

Comme le font remarquer Chalmers et Owen (1) la réassurance, c'est-à-dire la nouvelle assurance contractée par l'assureur pour se couvrir pour tout ou pour partie du risque qu'il a pris en charge, doit être distinguée de la double assurance, c'est-à-dire d'une nouvelle assurance contractée par l'assuré pour couvrir un risque déjà garanti par un contrat d'assurance. La loi de 1906 a consacré son article 32 à la double assurance.

La loi anglaise (19, Geo. II, c. 37, s. 4) décidait que les contrats de réassurance maritime devaient être considérés comme prohibés et elle n'en reconnaissait la validité que dans certains cas particuliers où un tempérament à cette règle stricte s'imposait lorsque l'assureur était devenu insolvable ou lorsqu'il était tombé en faillite. Mais cette législation fut modifiée par la loi (27, 28 vict., c. 56, s. 7) qui

(1) *Op. cit.*, p. 17.

vint déclarer que les contrats de réassurance maritime devaient être considérés comme valables.

Il n'est pas nécessaire que le contrat de réassurance contienne une indication portant que ce contrat est une réassurance.

Le contrat de réassurance est tout à fait distinct du contrat d'assurance primitif. L'assuré primitif ne peut exercer aucune action contre le réassureur ; il ne peut élever aucune réclamation sur l'argent payé par le réassureur au réassuré.

Si l'assureur originaire tombe en faillite, l'assuré ne touchera sur l'indemnité qui lui est due en cas de sinistre ou d'avarie qu'un dividende, mais le réassureur versera dans les mains du syndic de la faillite la somme intégrale représentant la perte survenue.

Le réassureur n'est pas obligé de payer l'indemnité à l'assureur primitif par cela seulement que celui-ci a versé l'indemnité à l'assuré. Il a le droit de demander que la responsabilité de cet assureur, en vertu du contrat d'assurance primitif, soit établie d'après la manière et dans les formes habituelles. Le réassureur pourra proposer tous les moyens de défense que l'assureur pourrait opposer à l'assuré (1).

Prêt à la grosse.

Art. 10. — Le prêteur à la grosse soit sur corps (*bottomry*),

(1) Chippendale et Holt, 1895, 65, 43 QB, 104 ; — In re Eddystone Marine Co, 1892, 2 Ch. 423 ; — Western. Assurance Co of Toronto et Poole, 1903, 4 KB, 376 ; — voir Arnould, § 324.

soit sur marchandises (*respondentia*) a un intérêt assurable dans la mesure de son prêt.

Le prêteur à la grosse a un privilège soit sur la cargaison, soit sur le navire et il possède un intérêt susceptible de faire l'objet d'une assurance.

Pour que le contrat d'assurance maritime puisse être considéré comme valable, il faut qu'on se trouve effectivement en face d'un contrat à la grosse. Si le débiteur s'était engagé à payer la somme due, même dans le cas où le navire n'arriverait pas au port heureusement, il n'y aurait pas réellement prêt à la grosse, et le prêteur ne saurait être admis à contracter un contrat d'assurance sur la marchandise ou sur le navire (1).

L'assuré doit-il spécifier dans le contrat d'assurance qu'il s'agit d'un prêt à la grosse ? La question fait difficulté. Il semble pourtant qu'il faille admettre, en général, l'affirmative, mais l'absence de désignation pourrait être admise comme légitime lorsque les usages commerciaux l'ont consacrée.

Intérêt du capitaine et des hommes de l'équipage.

Art. 11. — Le capitaine et les hommes de l'équipage du navire ont un intérêt assurable relativement à leur salaire.

L'article 11 de la loi vient mettre définitivement un terme aux difficultés qui s'étaient élevées avant

(1) De Hart et Simey, *op. cit.*, p. 15, note e.

le vote de cette loi sur la question de savoir s'il fallait accorder aux hommes de l'équipage le droit d'assurer leurs salaires.

Avant le vote de la loi de 1854 sur la marine marchande, le principe admis en Angleterre était que les salaires des hommes de l'équipage du navire n'étaient dus que si le fret était définitivement gagné. Si, par conséquent, le navire venait à se perdre avant l'exécution complète du voyage et avant la livraison de la marchandise transportée par le navire, le propriétaire du navire était déchargé de toute obligation envers les hommes d'équipage du navire et ceux-ci étaient exposés à perdre leurs salaires pour le voyage tout entier.

Le vote de la loi de 1854 sur la marine marchande vint remédier dans une certaine mesure aux inconvénients de cet état de choses très pénible pour les gens de mer. D'après les dispositions de cette loi, le propriétaire ne se trouve pas dégagé de toute obligation de payer les salaires des hommes de l'équipage par ce fait seul que le navire a péri ; il doit leur payer un salaire proportionnel à la durée du voyage accompli par le navire jusqu'au moment du sinistre qui en a empêché l'accomplissement total. Mais, malgré l'amélioration apportée par cette législation dans la situation matérielle des hommes de l'équipage, ceux-ci peuvent se trouver encore exposés à souffrir un préjudice sérieux par suite de la perte du navire, car ils ne possèdent aucun droit à une indemnité quelconque pour les gages qu'ils auraient normalement gagnés correspon-

dant à la partie du voyage qui n'a pas été accomplie.

Dans la sixième édition du traité d'Arnould sur les assurances maritimes, l'auteur de cette édition Mac-lachlan (1) affirmait, avant le vote de la loi de 1906, que par suite du vote de la loi sur la marine marchande de 1854, il fallait accorder aux hommes de l'équipage le droit d'assurer leurs salaires, mais cette manière de voir paraît avoir rencontré de très nombreux adversaires.

Lorsque le texte primitif de la loi de 1906 fut présenté à la Chambre des Communes, le membre de phrase (*or any member of the crew*) « ou tout autre personne de l'équipage » n'existait pas dans la rédaction de l'article 11. Comme cette question, malgré le vote des lois 1854 et de 1894 sur la marine marchande était encore discutée, comme nous l'avons vu plus haut, la commission de la Chambre des Communes présenta un amendement qui avait pour but de compléter de cette manière le texte de l'article 11 et de mettre fin à toute controverse sur ce point (2).

La situation du capitaine du navire, au contraire, n'avait jamais soulevé de difficultés et l'on admettait généralement qu'il lui était possible d'assurer ses salaires. Les motifs qui avaient porté la législation et la jurisprudence anglaises à ne pas admettre le droit pour les hommes d'équipage d'assurer leurs salaires n'existaient pas pour le capitaine. On pouvait craindre pour ceux-ci, à tort ou à raison, une

(1) Arnould, *op. cit.*, 6^e édition, page 44.

(2) Chalmers et Owen, *op. cit.*, p. 19; — Arnould, *op. cit.*, § 244, p. 311, note g.

négligence possible, conséquence de cette liberté d'assurance ; mais pour le capitaine, par suite de la situation de confiance qui lui était donnée, de pareilles craintes ne pouvaient pas s'élever.

Fret payé à l'avance.

Art. 12. — Dans le cas de fret payable à l'avance, la personne qui paie une avance sur le fret a un intérêt assurable dans la mesure où ce fret n'est pas restituable en cas de perte.

D'après le droit anglais les avances consenties sur le fret ne sont pas en principe restituables si la marchandise vient à se perdre (1). La partie qui a consenti à payer le fret à l'avance ne pourra pas agir en cas de sinistre contre l'autre partie pour lui en demander le remboursement (2), si le voyage se termine par la perte du navire ou de la marchandise.

Le fret payé à l'avance peut être désigné par la police d'assurance comme avances sur fret (*advances on account of freight*) ou simplement comme fret, sans aucune autre indication (3).

Il est quelquefois très difficile de distinguer en fait une avance sur fret d'un prêt ordinaire. S'il s'agit d'un prêt simple, le contrat ne devra pas être admis, car l'affrèteur n'a pas d'intérêt susceptible de servir de base à un contrat

(1) Abbot, *Law of merchant ships and seamen*, 13^e éd., p. 540 ; — Carver, *Carriage of goods by sea*, p. 636.

(2) Voyez Allison et Bristol Mar Ins Co, 1876, 1 App. Cas 209.

(3) Arnould, *op. cit.*, § 233.

d'assurance maritime. Au contraire, s'il s'agit bien d'une avance sur fret, il faut reconnaître à la partie qui a consenti cette avance le droit de la faire assurer par une police d'assurance maritime. Il y a là une question de fait très délicate à trancher (3).

Coût de l'assurance.

Art. 13. — L'assuré a un intérêt assurable dans le coût de toute assurance qu'il peut conclure.

Pour que l'assuré puisse se trouver en fait complètement indemnisé par le contrat d'assurance, il faut que le prix de l'assurance puisse être compris dans l'évaluation de l'objet de l'assurance (voyez plus loin : note dans l'étude de l'article 16 de la loi, page 36).

Mortgage.

Art. 14. — 1° Quand l'objet assuré est l'objet d'un mortgage, le mortgageant à un intérêt assurable pour la valeur entière de l'objet de l'assurance, et le mortgagiste à un intérêt assurable dans la limite de sommes dues ou à devoir par suite du mortgage.

2° Un mortgagiste, un consignataire ou tout autre personne ayant dans la chose assurée un intérêt, peut conclure un contrat d'assurance maritime pour et au profit d'autres personnes comme pour son propre compte.

3° Le propriétaire d'une chose a un intérêt assurable pour la

(1) De Hart et Simey, *op. cit.*, p. 16 ; Carver, *op. cit.*, §§ 563, 564.

valeur entière de cette chose bien qu'une tierce personne ait accepté ou soit obligée de l'indemniser en cas de perte.

Le mortgageant (débiteur hypothécaire), propriétaire de l'objet de l'assurance, peut faire assurer cet objet pour sa valeur entière et cela même dans le cas où le mortgage (la dette hypothécaire) qui porte sur l'objet assuré serait égal à la valeur totale de l'objet assuré, car, en cas de sinistre, il supporterait la perte de l'objet assuré et il serait obligé de payer le mortgage.

Le mortgageiste (créancier hypothécaire) a le droit de faire assurer l'objet grevé de mortgage. Il peut assurer le navire pour sa valeur entière; mais, en cas de sinistre et de perte du navire assuré, il ne peut pas réclamer à l'assureur une somme supérieure au montant de sa créance mortgagee, à moins qu'il n'ait entendu, en contractant une police d'assurance pour la valeur entière de la chose mortgagee, protéger non seulement son propre intérêt mais encore celui du débiteur. Dans ce cas particulier, il aura le droit de réclamer à l'assureur une indemnité égale à la valeur entière de l'objet assuré, mais il ne recevra la partie de cette somme excédant le montant de sa créance que comme mandataire du débiteur.

Le texte de l'alinéa 2 de l'article 14 ne figurait pas dans la rédaction primitive de la loi lorsqu'elle fut soumise à la Chambre des Communes. Les dispositions de cet alinéa ont été ajoutées pour donner une confirmation à la jurisprudence régnante avant le vote de la loi de 1906 sur la de-

mande de la commission de la Chambre des Communes (1).

Consignataire. — Lorsqu'un consignataire a seulement le droit de prendre possession des marchandises sans avoir le droit de procéder à la vente (*naked consignee*), et lorsqu'il ne jouit pas, par suite d'avances par lui consenties, d'un privilège quelconque sur la marchandise, il ne peut pas être admis à conclure un contrat d'assurance en son propre nom. Il peut passer un contrat d'assurance au nom de l'expéditeur, contrat qui liera ce dernier, s'il a donné une autorisation nécessaire au consignataire ou s'il approuve ultérieurement le contrat d'assurance passé par le consignataire en son nom (2).

Transporteur. — L'alinéa 3 de l'article que nous étudions ici prévoit le cas dans lequel une tierce personne se trouverait engagée à indemniser le propriétaire de l'objet assuré contre une perte. Les cas de ce genre sont nombreux dans la pratique. Un des plus fréquents est celui d'un transporteur qui doit répondre envers l'expéditeur de certains risques dans le transport de l'objet assuré. L'expéditeur pourra, en cas de dommage, réclamer une indemnité à l'assureur et celui-ci, par suite de l'application du principe de la subrogation, pourra agir contre la personne responsable envers l'assuré par suite des stipulations du contrat de transport conclu entre eux. On peut aussi citer le cas dans lequel l'affrèteur a pris l'engagement envers le

(1) Chalmers et Owen, *op. cit.*, p. 21.

(2) Voir : article 86 de la loi.

propriétaire du navire assuré d'en payer la valeur à celui-ci en cas de perte (1).

Cession de l'intérêt assurable.

Art. 15. — Lorsque l'assuré transmet ou se dessaisit d'une autre manière de son intérêt dans la chose assurée, il ne transfère pas par cela seul les droits qui lui appartiennent en vertu du contrat d'assurance à moins qu'il n'existe entre lui et le cessionnaire une convention tacite ou expresse à cet effet.

Mais les dispositions de la présente loi ne portent pas atteinte à la transmission d'un intérêt en vertu de la loi.

La transmission de la propriété de l'objet protégé par le contrat d'assurance n'a pas pour conséquence d'entraîner la transmission du bénéfice du contrat d'assurance passé pour protéger l'objet au nouveau propriétaire. Le contrat d'assurance est un contrat distinct et, pour que le nouveau propriétaire de l'objet primitivement assuré puisse être admis à jouir du bénéfice de l'assurance, il faut qu'il existe entre l'ancien et le nouveau propriétaire une convention tacite ou expresse à cet effet qui ait pour objet la transmission du bénéfice du contrat d'assurance.

Si ce droit n'a pas été transmis par l'assuré en même temps que son droit de propriété, le droit de l'assuré, né du contrat d'assurance passé par lui, disparaît, parce qu'il

(1) De Hart et Simey, *op. cit.*, 19, note (g).

a perdu tout droit sur l'objet de l'assurance et ce droit ne peut plus faire l'objet d'une transmission.

Il paraît assez difficile de trouver une application du second alinéa du présent article : peut-être peut-on en rencontrer une dans le cas de mort ou de faillite (1).

(1) Chalmers et Owen, *op. cit.*, p. 21.

CHAPITRE III

VALEUR ASSURABLE

Dans les très importantes dispositions de l'article 16, le législateur a essayé de résumer les principes généraux applicables pour déterminer la valeur assurable de la chose assurée.

Nous en reproduirons ici immédiatement le texte entier et nous reviendrons ensuite sur les divers points qui méritent de retenir notre attention plus longuement.

Art. 16. — Sauf dans le cas où la police d'assurance contient une disposition ou une évaluation expresse, la valeur assurable de la chose assurée doit être établie conformément aux principes suivants :

1° Dans une assurance sur corps, la valeur assurable est la valeur du navire au commencement du risque y compris ses agrès, approvisionnements et vivres pour les officiers et pour l'équipage, les sommes avancées sur les salaires des hommes de l'équipage et les autres déboursés (s'il y a lieu) effectués pour

rendre le navire prêt pour le voyage ou l'entreprise prévue par la police d'assurance, en y ajoutant le coût de l'assurance sur le tout.

La valeur assurable, dans l'assurance d'un bâtiment à vapeur comprend aussi les machines, chaudières et charbons et le matériel des machines s'ils appartiennent à l'assuré, et, si le navire est affecté à un commerce d'une nature particulière, les installations habituelles nécessaires pour l'exercice de ce commerce ;

2° Dans l'assurance du fret, que ce fret ait été payé à l'avance ou non, la valeur assurable est le montant brut du fret au risque de l'assuré, plus le coût de l'assurance ;

3° Dans l'assurance sur facultés ou sur marchandises, la valeur assurable est le prix d'acquisition primitif des marchandises assurées, plus les dépenses d'embarquement ou se rattachant à l'embarquement et le coût de l'assurance sur le tout ;

4° Dans une assurance de toute autre chose, la valeur assurable est le montant qui se trouve au risque de l'assuré quand l'assurance est conclue, plus le coût de l'assurance.

Commencement du risque. — Alinéa 1. Il faut signaler en premier lieu la rédaction défectueuse du premier alinéa du présent article. Le texte de cet alinéa nous dit, en effet : « La valeur assurable est la valeur... au commencement du risque. » Or, si la police d'assurance contient la clause « à et depuis » (*at and from*) (c'est-à-dire pendant le séjour du navire dans le port du départ), le navire commencera en général à être en risque pour l'assuré, alors qu'il n'a pas encore reçu tous les approvisionnements et

les divers éléments nécessaires à son armement complet. Si l'on interprétait à la lettre les dispositions contenues dans le premier alinéa du présent article, il faudrait décider que les provisions, vivres, agrès, etc., qui ne se trouvaient point sur le navire au moment où celui-ci a commencé à être en risque, ne sont point couverts par le contrat d'assurances passé pour protéger le navire. Nous le voyons, la solution qu'imposerait une application complète des termes stricts de la loi ne paraît pas possible et serait en contradiction avec la jurisprudence. Il ne faut voir dans les termes employés par le législateur de 1906 qu'une négligence de rédaction.

L'alinéa vient mettre fin à des discordances qui s'étaient fait jour avant le vote de la loi, dans la jurisprudence. Certains juges de la Cour d'appel (1) affirmaient que dans la police d'assurance sur corps les divers accessoires indiqués par le premier alinéa de l'article que nous étudions ne devaient pas être regardés comme couverts par la police (2).

On admettait, en général, que les avances consenties sur les salaires des hommes de l'équipage du navire devaient être considérées comme protégées par une police d'assurance sur corps (3).

Le combustible nécessaire à la marche du navire ne doit pas être compris dans la valeur assurable du navire dans

(1) *Roddick v. Indemnity Mutual Ins Co.*, 1895, 2 QB, 380.

(2) *De Hart et Simey, op. cit.*, p. 20, note p.

(3) *De Hart et Simey, op. cit.*, p. 21, note p.

l'assurance sur corps, s'il n'appartient pas au propriétaire du navire. Si le navire assuré est affrété et s'il est décidé que l'affrèteur devra fournir lui-même le combustible nécessaire au voyage, il ne faudra pas tenir compte du combustible dans l'estimation de la valeur du navire.

La réserve que contient l'alinéa premier du présent article pour le charbon, lorsque ce charbon n'appartient pas au propriétaire du navire, nous paraîtrait tout aussi nécessaire pour les provisions ou vivres destinées aux officiers ou aux hommes de l'équipage, lorsque ces provisions ou ces vivres n'appartiennent pas au propriétaire du navire.

Fret. — Alinéa 2. Lorsque la police d'assurance porte sur le fret, l'assuré a le droit, par application des dispositions de l'alinéa 2 du présent article, de demander à l'assureur une indemnité égale au montant du fret brut. Nous avons déjà signalé, en étudiant l'article 1^{er} de la loi, que comme conséquence de ce principe l'assuré pouvait retirer un bénéfice supérieur à la perte subie, car, à quel moment que le sinistre se produise, il a le droit de réclamer le montant du fret brut sans déduction aucune (1).

On admet que l'affrèteur peut réclamer le fret tout entier, sans déduire la somme représentant la location du navire qu'il aurait été obligé de payer au propriétaire du navire. Cette opinion a été émise dans l'affaire : *United States Shipping Co et Empress Ass Corp.* De Hart et Simey

(1) *United States Shipping Co v. Empress Ass Corp.* 1907, 1 KB., 295 ; — De Hart et Simey, p 21, note (t).

dans leur édition d'Arnould soutiennent la thèse contraire (1).

Alinéa 4. — Les termes de l'alinéa 4 appellent une observation. Il faut, d'après cet alinéa, considérer comme le moment de la passation du contrat le moment où le contrat est conclu (*when the policy attaches*).

Lorsqu'il s'agit de polices d'assurances sur les profits ou commissions, le système posé par cet alinéa est très fâcheux (2).

(1) De Hart et Simey, *op. cit.*, 21, note (t); — Arnould, *loc. cit.*, § 262, note (a).

(2) De Hart et Simey, *op. cit.*, 22, note (x).

CHAPITRE IV

RÉTICENCES

Le législateur de 1906 a consacré les articles de 17 à 21 à l'étude de la très délicate question des réticences et des fausses déclarations. Bien que dans une très large mesure il soit difficile de poser des règles strictes dans un sujet comme celui qui nous occupe, il a essayé pourtant d'apporter un peu de clarté et de précision dans la matière. Nous allons exposer les principes généraux qu'il a cru devoir poser et nous résumerons brièvement en terminant les solutions adoptées par la jurisprudence anglaise.

Art. 17. — Un contrat d'assurance maritime est un contrat fondé sur la plus grande bonne foi et, si la plus grande bonne foi n'est pas respectée par l'une des parties, le contrat pourra être annulé par l'autre.

Art. 18. — 1° Sous réserve des dispositions du présent article, l'assuré doit faire connaître à l'assureur avant la conclusion du contrat tout fait essentiel connu par lui et il est réputé connaître

tous les faits qui dans la marche habituelle des affaires doivent être connus de lui.

Si l'assuré ne déclare pas ces faits à l'assureur, celui-ci pourra annuler le contrat ;

2° Doit être considéré comme un fait essentiel tout fait susceptible de modifier l'appréciation d'un assureur prudent dans la fixation du montant de la prime ou d'avoir une influence sur sa détermination à consentir l'assurance ;

3° Si l'assureur ne pose point de question à l'assuré, celui-ci n'a pas besoin de lui déclarer les faits suivants :

a) Tout fait qui a pour effet de diminuer le risque.

b) Tout fait connu ou présumé connu de l'assureur. L'assureur est présumé connaître tous les faits qui sont de connaissance ou de notoriété générale ou les circonstances qu'un assureur dans la marche habituelle de ses affaires doit connaître.

c) Tout fait sur lequel l'assureur ne désire aucun renseignement.

a) Tout fait qu'il est inutile de porter à la connaissance de l'assureur par suite de l'existence d'une garantie expresse ou tacite.

4° La question de savoir si un fait qui n'a pas été communiqué à l'assureur est essentiel ou non est une question de fait.

5° Le terme fait ou circonstance (*circumstance*) comprend toute communication reçue par l'assuré et toute information à lui adressée.

Art. 19. — Sous réserve des dispositions de l'article précédent sur les faits qui n'ont pas besoin d'être portés à la connaissance de l'assureur, quand un contrat d'assurance est effectué pour

l'assuré par un agent, celui-ci doit faire connaître à l'assureur :

a) Tout fait essentiel connu de lui, et un agent qui passe un contrat d'assurance est présumé connaître tous les faits qui dans la marche habituelle des affaires doivent être connus de lui ou qui auraient dû lui être communiqués.

b) Tout fait essentiel que l'assuré a le devoir de faire connaître à l'assureur à moins que l'assuré ait eu connaissance de ce fait trop tard pour qu'il lui eut été possible de le porter à la connaissance de l'assureur.

Principe général. — L'article 17 pose le principe qui domine toute la grande question des réticences et des fausses déclarations. — Le contrat d'assurance maritime doit reposer sur la bonne foi la plus absolue des deux parties en cause. Ce principe général, qui doit s'imposer à l'assureur aussi bien qu'à l'assuré, sera développé dans les articles suivants de la loi et le législateur en signalera les principales applications.

L'assuré doit agir envers l'assureur avec la plus entière bonne foi. L'assureur dans la plupart des cas est obligé de fonder son appréciation du risque sur les déclarations qui lui sont faites par l'assuré et sur les renseignements fournis sur le navire, son armement, etc. Mais ce n'est pas seulement l'assuré qui doit agir en parfaite bonne foi : l'assureur doit respecter le principe général. — Dès 1776 Lord Mansfield faisait remarquer que ce devoir d'agir avec une bonne

foi entière et absolue s'imposait à l'assureur avec la même force qu'à l'assuré (1).

La jurisprudence anglaise considère que même dans les cas où le droit strict, où la lettre de la police rédigée par les parties peuvent permettre légalement à l'un des contractants de ne pas tenir les engagements pris vis-à-vis de l'autre partie, mais où la bonne foi impose à celui-là l'exécution de sa promesse, il y a là une situation contre laquelle les cours ne peuvent pas intervenir, mais qu'il leur appartient de juger très sévèrement au point de vue de la morale.

Réticences. — Il y a réticence lorsque l'une des parties contractantes ne fait pas connaître à l'autre partie un fait essentiel dont elle a connaissance, alors que l'autre partie n'a pas les moyens de le connaître ou n'est pas présumée en avoir connaissance.

L'article 18 (2) vient consacrer la jurisprudence antérieure sur la question en définissant ce qu'il faut entendre par fait essentiel ; il faut que le fait ait été de nature à avoir une influence sur un assureur prudent, lorsqu'il fixe le montant de la prime qui sera payée par l'assuré ou lorsqu'il décide de passer le contrat.

On se trouve donc en face d'un fait essentiel lorsque en supposant ce fait connu de l'assureur, celui-ci jugerait opportun soit d'augmenter le montant de la prime convenue, soit de ne pas consentir à se charger du risque proposé par l'autre partie.

(1) Arnould, *op. cit.*, p. 662, § 522 (a).

Réticence de la part de l'assuré lui-même. — L'assuré est tenu de faire connaître à l'assureur au moment de passer le contrat tous les faits essentiels dont il a connaissance. Il ne pourrait pas prétendre que, s'il n'a pas porté un fait donné à la connaissance de l'assureur au moment de la passation du contrat d'assurance, il n'y a eu là de sa part qu'un oubli tout à fait involontaire. Même lorsque l'assuré agit avec bonne foi, la conséquence de sa négligence reste la même et l'assureur pourra être admis à s'en prévaloir pour faire annuler le contrat conclu entre eux.

Mais il ne suffit pas que l'assuré fasse connaître à l'assureur toutes les circonstances dont il a connaissance au moment du contrat. En effet l'article 18 dans son alinéa 1^{er}, s'exprime ainsi : « et l'assuré est présumé avoir connaissance de tous les faits qu'il doit connaître d'après la marche habituelle des affaires. — « Certaines personnes employées par l'assuré doivent le tenir au courant de tous les faits importants qui peuvent intéresser l'objet de l'assurance. Si parmi ces personnes l'une d'elles néglige de porter à la connaissance de l'assuré un fait essentiel intéressant soit la marchandise, soit le navire, alors que d'après les habitudes du commerce elle devrait lui en faire part, le contrat d'assurance que l'assuré passera sans révéler ce fait essentiel à l'assureur devra être considéré comme entaché de réticence et tenu pour nul, et l'assuré ne saurait en poursuivre l'exécution en affirmant qu'il n'a pas été informé de l'existence de cette circonstance particulière, si le devoir de la personne employée par lui était, d'après la pratique et les

usages constants du commerce, de lui en faire part ».

Les règles qui s'appliquent à la réticence provenant du fait d'un employé négligent ont été très nettement posées par la Cour du Banc de la Reine dans l'affaire *Proudfoot et Montefiore* (1).

« Si un agent, dit la cour, dont le devoir est dans la pratique habituelle des affaires de communiquer des informations au sujet de l'état du navire ou de son chargement, néglige de remplir ce devoir, et si le propriétaire du navire ou du chargement, en l'absence de tout renseignement au sujet des faits qui devraient être portés à la connaissance de l'assureur, contracte une police d'assurance, cette police devra être considérée comme nulle parce qu'il y a eu réticence ou fausse déclaration. L'assureur a le droit de demander que l'assuré l'informe de tout fait essentiel connu par lui ou qu'il devrait connaître d'après les pratiques habituelles des affaires ; il a le droit de demander qu'il prenne toutes les mesures nécessaires par l'emploi d'agents compétents et honnêtes pour obtenir... tous les renseignements nécessaires sur l'objet assuré. Cette condition n'est pas remplie lorsque par suite de la négligence ou de la fraude de l'agent employé par l'assuré, celui-ci ignore un fait essentiel qui devrait être connue de l'assureur au moment de la passation du contrat et qui n'a pu lui être communiquer par suite de la négligence de l'agent ».

(1) *Proudfoot et Montefiore*, 1867, L. R. 2 Q, B, 511.

Mais une question plus délicate se pose maintenant. Faut-il généraliser la prescription que nous venons d'exposer ? Faut-il considérer que le fait par un agent quelconque employé par l'assuré de ne pas avoir communiqué un fait essentiel doive entraîner d'une façon absolue comme conséquence l'annulation du contrat d'assurance ?

La généralisation de cette présomption serait en pratique inadmissible parce qu'elle pourrait entraîner des résultats qui rendraient tout contrat d'assurance maritime presque impossible. Il ne faut donc pas l'admettre lorsqu'il s'agit d'agents quelconques, d'employés tout à fait subalternes, car l'assuré n'a pas compté sur ces employés pour connaître les faits utiles à la passation du contrat d'assurance ; au contraire il faut l'admettre, et d'une façon stricte, lorsqu'il s'agit de personnes au service de l'assuré et sur lesquelles celui-ci compte pour être informé des circonstances utiles à la marche de ses affaires.

« Certains agents, dit Lord Halsbury, représentent leur
« commettant d'une façon si étroite que l'on peut dire que
« leurs actes, leurs intentions, leurs connaissances sont les
« actes, les intentions, les connaissances de leur commettant
« lui-même ; d'autres, tout au contraire, ont une autorité si
« réduite et si limitée en fait et d'après la conception habi-
« tuelle de leur situation, qu'il serait tout à fait illogique de
« dire que leurs actes, leurs intentions, leurs connaissances
« sont les actes, les intentions et les connaissances de leur
« commettant (1). »

(1) Blackburn et Vigors, 12 App. Cas., 537.

La jurisprudence anglaise décidait qu'il fallait regarder comme agents soumis à la présomption que nous venons d'exposer, l'agent chargé par le propriétaire de la cargaison de faire procéder au chargement des marchandises, le représentant général de l'accusé dans un port étranger (1), le capitaine du navire, etc.

Agents du Lloyd's. — Les agents du Lloyd's dans un port étranger ne doivent pas être considérés comme les agents des assureurs appartenant au Lloyd's et le fait que l'un de ces agents dans un port étrangers aurait eu connaissance d'un fait intéressant d'une façon essentielle le risque couvert par une assurance contractée par un assureur appartenant au Lloyd's ne devrait pas être considéré comme pouvant avoir pour résultat de permettre à l'assuré de réclamer la nullité du contrat d'assurance (2).

Exceptions à la règle. — Pourtant il importe de signaler une exception intéressante au principe que nous venons de poser. Nous rencontrons dans la jurisprudence anglaise deux décisions qui viennent apporter une dérogation importante à la règle générale formulée plus haut sur les rapports des agents avec leur commettant. Ces deux décisions de la jurisprudence des cours anglaises ont été l'objet de critiques très vives et qui paraissent très légitimement fondées ; mais elles n'ont pas été contredites par des décisions postérieures et il faut en résumer brièvement la portée pratique.

(1) Proudfoot et Montefiore, 1867, L. R 2 QB. 511.

(2) Nilson et Salamandra, Ass. Co of Saint-Pétersbourg, 1903, 8 Com. Cass. 129.

D'après cette jurisprudence, lorsqu'un agent dont le devoir est d'informer régulièrement son commettant des faits intéressant l'objet de la future assurance néglige sans aucune intention frauduleuse d'informer celui-ci d'un fait qui a pour effet d'entraîner une avarie et lorsque, par conséquent, l'assuré n'a pas pu divulguer ce fait à l'assureur au moment de la passation du contrat, cette circonstance n'a pas pour effet, comme cela paraîtrait devoir s'imposer, la nullité du contrat pour réticence de la part de l'assuré par application du principe général que nous venons d'exposer, mais elle a seulement pour résultat de dégager la responsabilité de l'assureur pour cette avarie particulière.

Dans l'affaire *Gladstone et King* (1), le navire avait été jeté par la mer sur les rochers de Manchineal Harbour (Jamaïque), mais il avait été possible de le retirer de sa position dangereuse sans avarie apparente. Le capitaine, sans aucune intention frauduleuse de sa part, avait négligé d'aviser le propriétaire du navire de cet événement et celui-ci avait contracté une police d'assurance en Angleterre sur le bateau sans que par conséquent l'assureur ait eu connaissance de cet échouement antérieur au contrat d'assurance. A son arrivée en Angleterre le navire fut examiné et l'on estima qu'il avait subi du fait de son échouement un dommage de 15 0/0. La cour admit pourtant que le contrat d'assurance passé dans ces conditions devait être tenu pour valable, mais que l'assureur ne devait pas être considéré comme res-

(1) *Gladstone et King*, *M.-S.*, 35.

ponsable du dommage provenant de l'évènement qui n'avait pas été porté à sa connaissance, par l'assuré.

Dans la seconde affaire (1) (*Stribley et Imperial Ins. Co*) soumise au Banc de la Reine les faits étaient les suivants : Un navire à l'ancre devant Mazagran avait été entraîné en pleine mer par un ouragan et avait perdu son ancre. Le fait n'avait pas été signalé au propriétaire du navire par le capitaine dans ses lettres et le navire s'était perdu ensuite en quittant Mazagran. Le Banc de la Reine estima qu'il n'y avait pas lieu de prononcer la nullité du contrat d'assurance pour cause de réticence de la part de l'assuré et qu'il fallait considéré le contrat comme pleinement valable.

Cette exception paraît tout à fait sans fondement sérieux. L'assureur peut dans un cas de ce genre ne pas avoir reçu communication d'un fait ou d'une circonstance qui aurait pu avoir sur son appréciation du risque une influence très grande et qui peut-être même dans certains cas l'aurait porté à ne pas consentir le contrat d'assurance. Elle a été très rigoureusement critiquée par Lord Halsbury et Lord Watson dans l'affaire Blackburn et Vigors (2). De Hart et Simey, dans leur septième édition du traité d'Arnould sur les assurances maritimes affirmaient que cette jurisprudence devait être abandonnée comme tout à fait contraire au principe général. L'article 18 de la loi de 1906 ne signale aucune exception à la règle générale par lui posée. Il semble que l'on puisse en conclure que le législateur de 1906 a regardé

(1) *Stubley et Imperial Mar Ins Co*, 1856, 1 QBD, 507.

(2) *Blackburn et Vigors*, 1887, 12 App. Cas. 536.

cette jurisprudence comme devant ne plus être suivie (1).

Contrat d'assurance passé par un agent. — L'article 19 de la loi vient confirmer la jurisprudence admise sur les devoirs de l'agent qui contracte une assurance au profit de son commettant et a pour effet dans une certaine mesure de les étendre.

L'agent devra communiquer à l'assureur tous les faits qu'il connaît lui-même et tous ceux qu'il doit connaître d'après la pratique et les habitudes du commerce. Mais l'article 19, dans son premier alinéa *in fine*, vient ajouter une obligation nouvelle pour l'agent qui contracte une assurance, obligation que la jurisprudence antérieure n'avait pas établie. L'article ajoute en effet : « ou qui doivent lui avoir été communiqués ». Il ne suffira donc plus que l'agent porte à la connaissance de l'assureur, au moment de contracter l'assurance, les faits ou circonstances connus de lui ou qui doivent lui être connus, mais la loi va plus loin : elle exige que l'agent communique à l'assureur les faits que les tiers doivent lui faire connaître. Il faut donc considérer que l'agent est lui-même responsable des agents qu'il emploie et, si l'un de ceux-ci néglige de lui faire connaître un fait essentiel qui peut influencer sur le risque assuré, le contrat pourra être considéré comme sans valeur par l'autre partie (2).

Moyens de communication. — Les moyens de commu-

(1) Arnould, *op. cit.*, § 585 ; — Chalmen and Owen, *op. cit.*, page 28.

(2) Arnould, *op. cit.*, § 576, note (o).

nication que doit employer l'agent pour informer son commettant doivent être appréciés en tenant compte des faits de la cause.

Nature des faits qui doivent être portés à la connaissance de l'assureur. — Quels sont les faits qui doivent être communiqués par l'assuré, ou par l'agent employé par l'assuré, à l'assureur ? Il y a là évidemment une question de fait. Il faudra apprécier l'importance du fait qui n'a pas été connu de l'assuré en tenant compte de tous les éléments de la cause.

L'article 18 dans son deuxième alinéa pose la règle générale. Pour apprécier le caractère plus ou moins essentiel du fait qui n'a pas été révélé par l'assuré ou son agent à l'assureur, il faut se demander si ce fait, s'il avait été connu, aurait eu pour effet de porter un assureur prudent, soit à augmenter le montant de la prime, soit à ne pas contracter. Il n'y a donc pas lieu de se demander si le fait, qui n'a pas été porté à la connaissance de l'assureur a été postérieurement reconnu conforme à la vérité ou bien si, au contraire, l'avenir a démontré qu'il ne reposait sur aucun fondement sérieux. Le résultat serait le même. Si l'assuré n'avait pas communiqué à l'assureur un fait donné parce qu'il estimait qu'à son avis ce fait était inexact et si postérieurement il était démontré par les circonstances que l'assuré ne s'était point trompé en considérant le fait comme inexact, la cour pourrait pourtant admettre que le contrat a été entaché de réticence par suite du silence de l'assuré et annuler le contrat d'assurance. L'assuré est obligé de por-

ter le fait douteux à la connaissance de son co-contractant et de laisser à celui-ci le soin de se former une idée sur le plus ou moins grand degré de certitude que peut présenter le fait énoncé (1).

Il n'y a pas lieu de se demander s'il existe un lien de cause à effet quelconque entre le fait qui n'a pas été porté à la connaissance de l'assureur et le sinistre ou l'avarie subie par la propriété assurée. La réticence entraînera la nullité du contrat d'assurance, même si en fait elle ne se trouve avoir eu aucune relation avec le sinistre survenu postérieurement.

Quels sont les faits qui peuvent être regardés comme essentiels ? Il y a là une question de fait à laquelle il est difficile de donner une réponse précise, car la solution peut varier à l'infini selon les différentes conditions dans lesquelles se présente le contrat d'assurance (2).

Le montant de la prime peut, dans une certaine mesure, servir d'indication. Si la prime est égale à la prime habituelle payée dans les conditions normales, il faudra apprécier strictement les faits ; si, au contraire, le montant de la prime est plus élevé que d'ordinaire, si la prime est très élevée, on pourra se montrer beaucoup plus large dans l'appréciation du caractère essentiel ou non d'un fait donné et écarter certains faits qui, si la prime était normale, pourraient être retenus comme constituant une réticence suscep-

(1) De Costa et Scandret, 2 P. Wms 169 ; — Willes et Glover, 1 B. P. N. R.

(2) Seaton et Burnand, 1900. A. C. 135.

tible de vicier le contrat (Voir l'affaire *Court et Martineau* (1) dans laquelle la prime atteignait la proportion de 50 0/0 de la valeur du navire assuré).

Compétence du jury. — La question de savoir si un fait est essentiel ou non par rapport au contrat d'assurance en question doit être soumise à l'appréciation du jury. Mais dans certains cas difficiles la solution de cette question est très délicate à donner et peut présenter de très sérieuses difficultés ; il importe de savoir si dans des cas de ce genre il est permis d'avoir recours à des experts possédant des notions spéciales et des capacités particulières pour aider le jury dans sa tâche. Lord Mansfield, Sir Vicary Gibbs et Lord Denman n'admettaient pas que l'on puisse avoir recours à des experts (2) ; ils estimaient qu'il n'y avait pas là une question de science, mais, au contraire, une question de fait que les membres du jury auxquels la difficulté était soumise devaient être appelés à résoudre en se formant une opinion exclusivement personnelle ; mais cette manière de voir n'a pas pu résister aux nécessités pratiques et l'usage d'experts est maintenant universellement admis.

Les faits qui peuvent être considérés comme essentiels sont trop nombreux et ils dépendent d'une manière trop étroite des faits et des circonstances de la cause pour qu'il soit possible d'en donner une liste et utile d'y insister ; la nationalité du navire, la date de son départ depuis son dernier port de relache, les faits qui peuvent faire considérer le

(1) *Court et Martineau*, 3 Dougl., 161.

(2) *Arnould*, *op. cit.*, § 626, notes (x) (y) (z).

navire comme en retard, les faits qui peuvent exposer le navire à être capturé en temps de guerre, le véritable port où le navire doit recevoir son chargement, la nature du chargement, etc., sont des faits qui, d'après la jurisprudence de cours anglaises, ont souvent donné lieu à l'annulation du contrat d'assurance (1).

Si l'assureur adresse à l'assuré une question sur une circonstance quelconque, l'assuré est tenu de lui donner toutes les indications demandées. Le fait que l'assuré n'aurait pas révélé à l'assureur un fait qui pourtant pouvait ne pas être considéré comme essentiel doit être considéré comme suffisant pour que l'assuré ne puisse pas réclamer à l'assureur l'exécution du contrat (2).

Faits que l'assuré n'a pas à porter à la connaissance de l'assureur. — L'alinéa 3 de l'article 18 énumère les diverses circonstances que l'assuré n'a pas besoin de faire connaître à l'assureur.

Il n'est pas obligé de lui communiquer un fait qui aurait seulement pour effet de diminuer le risque ; il est certain que l'assureur ne saurait se plaindre d'une telle réticence de la part de l'assuré, car elle ne peut que lui profiter.

Il n'est pas non plus obligé de lui communiquer les faits qui sont déjà connus de lui. L'assureur doit connaître les usages du commerce, même ceux de ces usages qui sont spéciaux à certains commerces, pêche de Terre-Neuve, pêche à la baleine ; il doit connaître les conditions dans lesquelles

(1) Eldridge, *Marine Policies*, p. 35, 36, 37.

(2) The *Bedouin*, 1894, P. 1.

s'effectue d'habitude le voyage dont l'assuré lui demande d'assurer le risque ; il est réputé avoir connaissance de la route habituellement suivie par un navire pour accomplir un voyage donné ou du mode d'arrimage des marchandises à bord du navire. L'assuré n'est pas dans l'obligation de lui donner des indications sur les restrictions apportées par certains pays à la liberté du commerce, sur les formalités douanières ou fiscales, sauf dans le cas où la mesure nouvelle prise par un état étranger serait toute récente et très spéciale.

La jurisprudence anglaise admet que l'assureur est censé connaître les clauses qui se présentent très fréquemment dans certains contrats commerciaux comme, par exemple, la clause que l'on rencontre presque toujours dans les chartes-parties d'après laquelle le paiement sera suspendu lorsque le navire sera inutilisable pendant un temps de 24 heures (1).

Il se peut que l'assureur ait eu en fait connaissance à un moment, à une époque antérieure à la passation de la police d'assurance d'un fait essentiel intéressant ce contrat, mais qu'il l'ait oublié ou qu'il ne l'ait pas présent à la mémoire au moment de passer le contrat. Il a été jugé que dans de pareilles circonstances l'assuré était dans l'obligation de lui rappeler ce fait.

Assureurs membres du Lloyd's. — La question a été longuement controversée de savoir si un assureur membre

(1) *The Bedouin*, 1894, P. I.

du Lloyd's devait être présumé connaître le contenu des listes d'informations publiées par le Lloyd's.

La jurisprudence des cours anglaises a été longtemps fixée dans le sens de l'affirmative. Elle estimait que l'assureur qui faisait partie du Lloyd's devait être présumé connaître le contenu des listes d'informations maritimes publiées régulièrement par le Lloyd's. S'il n'avait pas pris le soin de consulter ces listes pour voir si elles ne contenaient pas d'informations intéressant le risque qui lui était proposé par l'assuré, il ne pouvait pas se plaindre de cette négligence ni demander la nullité de la police contractée parce que l'assuré ne lui avait pas communiqué un fait dont il aurait été informé s'il avait lu avec soin les listes d'informations mises à sa disposition par le Lloyd's (1).

Mais il y avait là une manière de voir qui avec le développement des relations commerciales et avec l'augmentation constante de la marine marchande pouvait présenter de graves inconvénients. Il était difficile d'admettre qu'un assureur pût porter dans sa tête le contenu de toutes les listes du Lloyd's et des informations qui se rapportaient à des navires dans lesquels il n'avait encore aucun intérêt (2). La jurisprudence anglaise l'a compris et n'a plus admis la présomption d'après laquelle l'assureur était présumé avoir connaissance du contenu de toutes les listes d'informations publiées par le Lloyd's (3).

(1) Arnould, *op. cit.*, § 614, note (d) ; — Elton et Larkins, 5 C. P. 86.

(2) (Juge Bramwell) Morrison et Universal Mar Ins Co, 1872, L. R. 8 Ex. 40.

(3) Morrison et Universal Mar Ins. Co, 1873, L. R. 8 Ex. 197 ; — Arnould *op. cit.*, § 614.

Existence de garanties. — L'assuré n'est pas tenu de faire connaître à l'assureur les faits qui ne présentent pour lui aucun intérêt par suite de l'existence de garanties expresses ou tacites (art. 18, al. 3. (*d*)). Par exemple, il n'est pas tenu de l'informer de l'état de navigabilité du navire assuré, car, comme nous le verrons plus loin en étudiant la question des garanties tacites ou expresses, l'assureur se trouve suffisamment protégé par l'existence d'une garantie tacite de navigabilité du navire.

CHAPITRE V

FAUSSES DÉCLARATIONS

Le législateur a consacré l'article 20 à l'étude de la question des fausses déclarations de la part de l'assuré au moment de la passation du contrat.

Art. 20. — 1° Toute déclaration essentielle faite par l'assuré ou par son agent à l'assureur pendant les pourparlers en vue du contrat d'assurance et avant que ce contrat soit conclu doit être exacte.

Si elle est inexacte, l'assureur peut annuler le contrat ;

2° Une déclaration doit être considérée comme essentielle, si elle peut avoir une influence sur un assureur prudent quand il détermine le montant de la prime ou lorsqu'il décide d'accepter le risque ;

3° Une déclaration peut porter soit sur une question de fait, soit sur une expectative ou une croyance ;

4° Une déclaration portant sur une question de fait est réputée exacte si elle est en substance exacte, c'est-à-dire si la

différence entre ce qui est affirmé et ce qui est réellement ne serait pas considérée comme essentielle par un assureur prudent ;

5° Une déclaration portant sur une expectative ou une croyance est exacte si elle est faite de bonne foi ;

6° Une déclaration peut être rétractée ou modifiée tant que le contrat n'a pas été conclu ;

7° La question de savoir si une déclaration donnée est essentielle ou non est dans chaque cas particulier une question de fait.

Fausse déclaration. — On appelle fausse déclaration (*misreprésentation*) une affirmation faite par l'assuré soit de vive voix, soit par écrit, au moment de passer le contrat ou à une époque antérieure au contrat d'assurance, sur l'existence d'une circonstance ou d'un état de fait qui peut par sa nature porter l'assureur à consentir plus facilement à accepter le risque, parce qu'elle contribue à diminuer dans son esprit l'importance de ce risque. La fausse déclaration faite par l'assuré a donc pour but de porter l'assureur à consentir un contrat d'assurance à un taux inférieur à celui qu'il aurait exigé en l'absence de cette déclaration.

Différences entre la déclaration et la garantie. — Il importe de ne pas confondre la déclaration et la garantie. Nous étudierons plus loin et en détail les diverses formes de garanties établies par la jurisprudence et par la législation anglaises. Il nous suffira de dire que ce qui distingue la garantie de la déclaration est le fait que cette

première figure toujours au recto de la police alors que la seconde n'est pas contenue dans la police.

Les différences entre les effets de la déclaration et ceux de la garantie sont très importantes. En premier lieu, la manière dont la Cour devra apprécier l'exécution d'une déclaration est très différente de celle dont elle devra juger l'exécution d'une garantie. La garantie doit être exécutée à la lettre, sans qu'il soit possible de s'en écarter en aucune manière, sans que la Cour puisse user d'un pouvoir d'appréciation. Elle est très étroitement liée par les termes dans lesquels est rédigée la garantie. Au contraire, la déclaration n'a pas besoin de recevoir une exécution aussi stricte : on pourra tenir compte dans une très large mesure de l'intention des parties et le pouvoir de la Cour sera beaucoup plus étendu que lorsqu'il s'agit d'apprécier l'exécution d'une garantie.

En second lieu, comme nous le voyons par la lecture de l'alinéa 2 du présent article, pour que la fausse déclaration puisse être alléguée par l'assureur comme une cause de nullité du contrat d'assurance, il faut que cette déclaration remplisse certaines conditions qui la font considérer comme essentielle ; il faut qu'elle ait été de nature à influencer sur le jugement d'un assureur prudent dans l'appréciation du risque, dans sa détermination au sujet de la fixation du montant de la prime et au sujet du contrat lui-même. Au contraire, il n'est pas nécessaire qu'une garantie reproduise ces caractères pour que sa violation par l'assuré ait pour effet d'entraîner la nullité du contrat

d'assurance. Quelle que soit l'importance de cette violation, quel que soit le caractère de la garantie violée, la sanction sera la même et s'imposera : nullité du contrat.

Si une déclaration quelconque faite par l'assuré figure dans le texte de la police, il ne faudra pas la regarder comme une déclaration, mais elle constituera une garantie. Pourtant, si les termes dans lesquels cette déclaration est rédigée ne laissent aucun doute sur l'intention des parties contractantes, s'il est prouvé que leur intention a été que cette déclaration, bien que contenue dans le texte de la police, ne cesse pas d'être une simple déclaration, il faudra respecter leur volonté (1).

S'il s'agissait de déclarations portant non sur une question de fait, mais sur une expectative ou sur une croyance, le fait qu'elles ont été insérées dans la police d'assurance ne pourrait pas en modifier la nature et elles devraient être considérées comme de simples déclarations (2).

Caractère essentiel de la déclaration. — Le principe consacré par l'article 20 de la loi pour la fausse déclaration est le même que celui que pose l'article 18 pour la réticence.

Pour apprécier le caractère essentiel du fait faussement affirmé par l'assuré à l'assureur, il faudra se demander si cette fausse déclaration était de nature à porter un assu-

(1) Arnould, *op. cit.*, § 521, note (d).

(2) Sthewart et Morrison, Millar, Ins. 59. Arnould, *op. cit.*, § 531, note (e).

reur prudent, soit à exiger une prime plus élevée, soit à refuser tout à fait de se charger du risque proposé.

On se trouve ici comme dans le cas de réticence en face d'une question de fait dont la solution dépendra dans une très large mesure de l'étude des divers faits de la cause.

Les fausses déclarations relatives à des questions qui peuvent avoir une influence très grande sur la décision de l'assureur et sur son estimation du risque proposé sont généralement considérés comme entraînant la nullité du contrat d'assurance (1).

a) Fausse déclaration portant sur le jour où le navire a quitté le port.

b) Fausse déclaration portant sur le dernier jour depuis lequel le propriétaire du navire n'a plus eu de ses nouvelles.

c) Conditions de l'armement, nombre d'hommes de l'équipage.

d) Age du navire.

e) Nature du chargement.

Comme dans le cas de réticences, il n'y a pas lieu de tenir compte de la bonne foi de l'assuré ; la fausse déclaration faite par lui à l'assureur par suite d'une erreur aura pour résultat d'entraîner la nullité de l'assurance ; pourtant, si de la part de l'assuré la bonne foi existait d'une façon certaine, il pourrait y avoir lieu à une ristourne de la prime.

(1) Eldridge, *Marine policies*, 1907, Londres, pages 41, 42 et suivantes.

Faussees déclarations frauduleuses. — Si une fausse déclaration est faite dans l'intention frauduleuse d'induire l'assureur en erreur, si la fraude intervient dans les agissements de l'assuré, il n'y aura plus lieu de se demander si le fait faussement déclaré à l'assureur par l'assuré doit être considéré comme essentiel ou non. Dans tous les cas et quelle que soit l'importance de cette fausse déclaration frauduleuse, elle aura pour effet de permettre à l'assureur de demander la nullité du contrat et de refuser toute ristourne de la prime.

Absence de relation entre le fait faussement déclaré et le sinistre. — Il n'est pas nécessaire pour que l'assureur puisse se prévaloir d'une fausse déclaration pour demander la nullité du contrat d'assurance que le fait, objet de la fausse déclaration, ait eu une relation quelconque avec le sinistre ; même s'il n'existe aucun lien entre cette déclaration faussement faite et le sinistre, il faudra accorder à l'assureur le droit de réclamer la nullité du contrat.

Faussees déclarations ayant pour cause une déclaration entachée d'erreur d'un employé de l'assuré. — Si l'assuré base sa déclaration sur un fait qui lui a été communiqué par un de ses employés ou par le capitaine du navire, et si l'employé ou le capitaine a par erreur porté à sa connaissance un fait inexact, il faut admettre la même solution que celle que nous avons déjà rencontrée dans l'étude des réticences. Si la personne qui a communiqué le fait à l'assuré est une personne sur laquelle celui-ci compte en général pour avoir des renseignements sur l'objet de l'assurance,

la fausse déclaration fondée sur ce fait entachée d'erreur devra entraîner la nullité du contrat d'assurance (1).

Compétence du jury. — Le caractère essentiel ou non du fait objet de la fausse déclaration est une question de fait et doit être soumis à l'appréciation du jury. Celui-ci pourra se faire aider par des experts capables de faciliter l'étude des diverses difficultés qui peuvent se présenter (Sur la question de savoir si le jury peut légitimement se faire assister par des experts, voyez la discussion de la question à propos des réticences. — *supra*, page 54).

Listes du Lloyd's. — L'assuré qui fait une fausse déclaration à l'assureur ne saurait prétendre s'exonérer des conséquences qu'entraîne cette fausse déclaration en affirmant, si l'assureur est membre du Lloyd's, qu'il aurait pu se rendre compte de l'inexactitude de la déclaration par lui faite en consultant les listes d'informations publiées par le Lloyd's (2).

Déclaration faite au premier assureur. — Lorsque par la même police plusieurs assureurs ont contracté successivement une assurance, la jurisprudence anglaise admet que la fausse déclaration faite au premier de ces assureurs, à celui qui a signé le premier la police d'assurance, doit être considérée comme ayant été faite aussi à tous les assureurs qui ont signé le contrat. — Cette présomption établie en faveur des assureurs subséquents a été admise pour des raisons d'application pratique. En fait des assureurs qui

(1) Blackburn et Vigors, 1887, 12, App. Cas, 531.

(2) Macknitosh et Marshall, 11. M.W, 116.

signent une police déjà acceptée par un assureur n'apportent pas toujours à l'examen du risque qui leur est soumis une attention suffisante. Très souvent ils comptent sur le jugement du premier signataire de la police, qui a dû en général étudier attentivement le risque proposé. Aussi, si l'assuré induit en erreur le premier assureur par une fausse déclaration qui a pour but de le porter à contracter plus facilement l'assurance, cette manœuvre a une répercussion réelle sur les assureurs subséquents qui se sont reposés sur le jugement du premier assureur signataire de la police. Cette règle qui constitue une exception, doit être interprétée très restrictivement. Elle ne peut recevoir d'application que s'il s'agit d'une déclaration ayant une relation très étroite avec le contrat d'assurance et seulement lorsque la fausse déclaration a été faite au premier assureur signataire de la police attaquée. Mais, même malgré les restrictions apportées dans la pratique à son application, même malgré l'interprétation stricte qui en est donnée, le principe n'est pas accepté très favorablement par toutes les cours anglaises et certaines d'entre elles l'ont critiqué très sévèrement. La loi de 1906 ne fait aucune allusion directe à cette jurisprudence et ne paraît pas vouloir y apporter de modification.

Fausse déclaration portant sur un état de fait qui doit se perpétuer. Si la fausse déclaration faite par l'assuré à l'assureur porte non point sur un fait, mais sur un état de fait, sur un caractère de l'objet de l'assurance par exemple, et si elle présente cet état de fait comme devant se continuer et se perpétuer, une question va se poser. Quel doit

être l'effet d'une modification dans cet état de fait?

On admet en général que cette modification n'a pas pour effet d'entraîner la nullité du contrat d'assurance *ab initio*, mais a seulement comme conséquence de limiter la responsabilité de l'assureur aux faits qui peuvent s'être produit avant cette modification (1).

On paraît même devoir admettre comme conséquence de cette manière de voir que si la modification n'est que passagère, si, par exemple, la neutralité du navire se trouve violée, mais seulement pendant un temps limité et si le navire peut de nouveau être considéré comme neutre, il faudra décider que cette modification passagère n'a pas pour effet d'exonérer l'assureur de sa responsabilité pour un sinistre survenu à un moment où cette modification passagère avait déjà cessé, pourvu que ce sinistre n'ait été en aucune manière causé par cette modification (2).

Déclaration portant sur un fait futur. — Il se peut que la déclaration de l'assuré à l'assureur porte non sur un fait existant au moment du contrat, mais sur un fait, sur une circonstance qui doit se réaliser dans l'avenir et qui devra exister à un moment déterminé. Si ce fait par sa nature peut être considéré comme essentiel, comme susceptible d'avoir un effet sur la détermination de l'assureur, faudrait-il déclarer que si plus tard ce fait ne se réalise pas, si cette circonstance n'existe pas au moment fixé par le contrat d'assurance, il y a eu une fausse déclaration de l'assuré

(1) Arnould, *op. cit.*, § 562, note (1).

(2) 2 Duer Ins, 696.

et, comme conséquence, que l'assureur peut légitimement tenir le contrat pour nul ?

Arnould estimait que le principe général de la matière devait s'appliquer avec la même vigueur qu'il s'agisse d'un fait actuel ou bien d'un fait devant se réaliser dans l'avenir et il s'appuyait pour défendre cette thèse sur l'autorité de Lord Eldon dans l'affaire *Dennistoun et Lillie* (1).

Mais cette manière de voir rencontre de très nombreux adversaires et la règle généralement admise par la jurisprudence des cours anglaises, lorsqu'il s'agit de fausses déclarations portant sur un fait futur, paraît ne pas devoir confirmer l'opinion soutenue par Arnould. « Il y a une différence très nette, dit le juge Mellish, en rendant son jugement dans l'affaire *Beattie et Lord Ebury* (2), entre une fausse déclaration portant sur un fait actuel, entre une fausse déclaration affirmant que telle circonstance existe ou n'existe pas au moment où l'on parle et une déclaration affirmant que telle chose sera accomplie plus tard. Naturellement une déclaration affirmant qu'une chose sera accomplie dans l'avenir ne peut pas plus être considérée comme vraie que comme fausse au moment où cette déclaration est faite, et bien que vous puissiez l'appeller une déclaration, si c'est quelque chose, c'est un contrat ou une promesse (3). » Les conséquences que doit entraîner cette manière de voir sont très importantes, car, si on l'applique aux contrats d'assurance

(1) Arnould, *op. cit.*, § 540, notes (i) (k).

(2) *Beattie et Lord Ebury*, 1872, L. R. 762, 777.

(3) Arnould, *op. cit.*, § 541, et note (m).

maritime, il faudra donc décider qu'une déclaration faite par l'assuré à l'assureur au moment de la passation du contrat d'assurance et portant sur un fait qui devra se réaliser dans l'avenir devra se trouver insérée dans le texte même de la police d'assurance et, par conséquent, revêtir la forme d'une garantie ; car, si elle ne prend pas cette forme, elle sera considérée comme dénuée de toute valeur juridique et l'assureur ne saurait s'en prévaloir pour refuser l'exécution de la police.

Sur cette difficile question la loi de 1906 paraît bien nous apporter quelques précisions nouvelles.

Elle paraît vouloir ignorer cette catégorie particulière de déclarations (déclarations portant sur un fait qui doit se réaliser dans l'avenir), créée par Arnould et par une partie de la jurisprudence. L'article 20, dans son troisième alinéa, nous donne une énumération qu'il faut regarder comme complète des diverses catégories de déclarations admises par la loi. Or il paraît bien difficile de faire rentrer la catégorie de déclarations créée par Arnould dans les déclarations portant sur une question de fait. Ces déclarations portent sur des faits existant actuellement et, si nous pouvions conserver quelque doute sur la question, la lecture de l'alinéa 4 du même article 20 suffirait pour les dissiper rapidement : il parle exclusivement de faits présents. Faut-il l'assimiler à la deuxième et à la troisième catégories de déclarations posées par l'article 20 alinéa 3 : déclarations portant sur une expectative ou sur une croyance, mais, nous le voyons par la lecture de l'alinéa 4, ces déclarations doivent être considé-

rées comme exactes pourvu qu'elles soient faites de bonne foi. La loi de 1906 paraît bien devoir appliquer aux matières spéciales de l'assurance maritime le principe généralement admis en matières de déclarations portant sur des faits futurs (1).

Nullité du contrat d'assurance. — La partie qui a eu à souffrir soit de la réticence, soit de la fausse déclaration a le droit de demander l'annulation du contrat d'assurance maritime entaché par ce vice.

Il n'y a là pour elle qu'une simple faculté établie en sa faveur et, si elle préfère laisser au contrat d'assurance toute sa validité, elle le pourra.

La loi de 1906 reste muette sur la question de savoir à quel moment l'assureur doit choisir entre ces deux partis : l'annulation du contrat d'assurance ou son maintien.

En général l'assureur n'a connaissance de la réticence ou de la fausse déclaration qu'après l'arrivée du sinistre ou lorsque le voyage est déjà terminé. Dans de pareils circonstances la question de savoir à quel moment l'assureur doit opter entre les deux partis qui s'offrent à lui paraît sans grande importance, mais pourtant quelquefois, avant l'arrivée du sinistre ou la fin du voyage, l'assureur vient à avoir connaissance d'une réticence ou d'une fausse déclaration commise par l'assuré. Dans ce cas doit-il immédiatement exprimer sa volonté soit d'annuler soit de confir-

(1) Maddison et Alderson, 1883, 8, App. Cas, 467. Citizens'Bank of Louisiana et First National Bank of New Orléans, 1873, L. R. 2 H. L. 352.

mer le contrat d'assurance? — La question peut présenter un très grand intérêt pour l'assuré, car, s'il est avisé immédiatement par l'assureur de son intention de tenir pour nulle l'assurance contractée comme entachée de réticence ou de fausse déclaration, il pourra sans retard entreprendre les formalités nécessaires pour contracter une nouvelle assurance valable pour protéger l'objet assuré.

La question n'a pas jusqu'ici reçu de solution très nette. La difficulté ne s'est élevée qu'une seule fois devant les cours anglaises (1), et elle n'a pas été résolue explicitement; mais il semble que l'assureur ne puisse plus demander la nullité du contrat, lorsque, par suite de son inaction volontaire, cette annulation porterait un tort grave à un tiers (acheteur du chargement) ou lorsque l'assuré a modifié sa situation. Il y aura là une question de fait délicate qu'il faudra résoudre en tenant compte des diverses circonstances de la cause.

A quel moment le contrat d'assurance est-il réputé formé?

Art. 21. — Le contrat d'assurance est considéré comme conclu quand la proposition de l'assuré a été acceptée par l'assureur, que la police ait été délivrée ou non. Dans le but de montrer que la proposition de l'assuré a été acceptée par l'assureur, on peut avoir recours au slip ou à la chemise (*covering note*) ou à tout autre memorandum du contrat quoiqu'il n'ait pas été timbré.

L'article 21 a pour but de déterminer à partir de quel moment l'assuré ne devra plus être considéré comme cou-

(1) Morrison et Univesal Mar. Ins Co, 1872, 1873, L R. 8 Ech. 40, 197.

pable s'il commet une réticence ou fait une fausse déclaration (1).

D'après l'ancienne jurisprudence des cours anglaises le fait pour l'assureur de parapher le slip n'entraînait pas la conclusion du contrat d'assurance, et c'était seulement à partir du moment où la police était signée par l'assureur que l'assuré ne pouvait plus être accusé de commettre une réticence ou de faire une fausse déclaration (2).

Mais ce système devait être bientôt abandonné et, dans la pratique courante des affaires, les commerçants admirent que le contrat devait être regardé comme conclu dès le moment où l'assureur avait paraphé le slip. Après la promulgation de la loi 30 Vict. c. 23, les cours anglaises décidèrent que cette pratique devait être consacrée. Dès que le slip était paraphé par l'assureur le contrat devait être tenu pour définitif et une réticence ou une fausse déclaration commise postérieurement par l'assuré ne pouvait pas autoriser l'assureur, même si en fait la police n'avait pas encore été délivrée, à réclamer la nullité du contrat d'assurance (3). Comme conséquence, l'assuré perdait, dès que le slip avait été paraphé par l'assureur, le droit de retirer une fausse déclaration ou de faire disparaître une réticence.

(1) On appelle *slip* la feuille de papier sur laquelle le courtier indique les données principales du contrat proposé de façon à ce que l'assureur puisse se former un opinion du risque.

(2) Dawson et Atty, 1806, 7 East, 367. Arnould, *op. cit.*, § 565, note (c), § 561, note (i).

(3) Lishman et Northern Maritime Ins Co, 1873, L R. 8 C. P. 216. Donides et Pacific Fire And Maritime Ins Co, 1871, L R. 6 Q D. 674.

CHAPITRE VI

LA POLICE D'ASSURANCE

Forme du contrat d'assurance maritime. — La police.

Art. 22. — Sous réserve des dispositions de toute autre loi, un contrat d'assurance maritime ne peut pas servir de preuve en justice s'il n'est pas contenu dans une police d'assurance conforme aux dispositions de la présente loi. La police peut être rédigée et délivrée soit au moment de la passation du contrat, soit à une date ultérieure.

Le contrat d'assurance maritime pour être considéré comme valable par la législation anglaise devra donc être rédigé sous la forme d'une police d'assurance répondant aux exigences posées par les dispositions de l'article 26 de la loi que nous étudierons plus loin.

Pour bien comprendre la portée des dispositions des divers articles de la loi, il importe de connaître la manière dont dans la pratique courante des affaires sont

contractées les polices d'assurance maritime en Angleterre.

Lorsqu'un courtier d'assurance est chargé par le propriétaire d'un navire, d'un chargement, ou par tout autre personne possédant un intérêt susceptible de faire l'objet d'une assurance, de contracter une assurance, il rédige un bref aperçu (*slip*) des diverses données principales du risque proposé et des principales clauses du futur contrat d'assurance, aperçu suffisamment complet pour que les assureurs, auxquels il sera soumis, puissent se faire une idée nette du risque proposé et déterminer en connaissance de cause le montant de la prime. Si l'assurance est effectuée par le Lloyd's le courtier présente le slip successivement aux divers assureurs et ceux-ci indiquent sur le slip la somme pour laquelle ils désirent s'engager et la font suivre de leur signature.

Par suite de cette pratique suivie d'une façon générale en Angleterre, la police n'est rédigée qu'à une date postérieure et parfois après la perte totale de l'objet assuré.

Si l'assurance a été contractée avec des assureurs appartenant au Lloyd's, le courtier rédige lui-même la police d'assurance et la présente successivement aux divers assureurs qui ont consenti à signer le slip et à s'engager pour une somme déterminée. La police, une fois signée par eux, est immédiatement restituée au courtier.

Si l'assurance est contractée par une compagnie d'assurances maritimes la compagnie rédige elle-même la police en suivant les indications données par le courtier dans le slip et

conserve la police en sa possession jusqu'au moment où le courtier vient la réclamer.

D'une manière générale la législation et la jurisprudence anglaises admettent avec une très grande latitude la formation d'un contrat sous une forme quelconque, à condition que la formation du contrat ne se trouve pas en conflit avec les lois anglaises sur le timbre. Mais ce principe, si généralement admis pour la plupart des contrats, ne l'est plus de la même manière lorsqu'il s'agit d'un contrat d'assurance maritime. Pour que les contractants puissent en justice faire la preuve de l'existence d'un contrat d'assurance maritime, il faut que ce contrat ait été rédigé sous la forme d'une police d'assurance maritime répondant à toutes les exigences posées par la loi. Une partie ne pourrait donc pas, en principe tout au moins, demander à faire la preuve de l'existence du contrat d'assurance maritime en produisant en justice le *slip* ou des lettres missives.

La police et les lois sur le timbre. — La première loi qui est venue déterminer les conditions dans lesquelles les polices d'assurance maritime devaient être timbrées est la loi 35, Geo. III, c. 63. La police devra être timbrée conformément aux dispositions de la loi et, si cette formalité n'est pas remplie d'une façon convenable, il sera impossible de produire la police d'assurance en justice pour faire la preuve du contrat d'assurance maritime. Comme l'article 14 de la loi décidait que les polices d'assurance maritime ne pourraient, en aucun cas, être timbrées une fois qu'elles auraient été signées, la loi avait pour conséquence

de rendre nul *ab initio* tout contrat d'assurance qui n'avait pas été rédigé sous la forme d'une police d'assurance régulièrement timbrée selon les conditions fixées par la loi.

Mais la loi de 1891 sur le timbre est venue modifier très profondément les dispositions législatives antérieures. Le principe posé par l'ancienne législation d'après lequel la police ne pouvait en aucun cas être timbrée lorsqu'elle avait été signée, présentait des inconvénients, car l'absence de cette formalité fiscale avait comme résultat d'entraîner la nullité du contrat d'assurance d'une façon absolue. La loi de 1891 a apporté à ce principe deux exceptions très importantes.

a) Toute police d'assurance mutuelle portant un timbre imprimé peut, si on le désire, être timbrée avec un timbre supplémentaire pourvu que au moment où le timbre supplémentaire est demandé la police n'ait pas été signée ou souscrite pour un montant supérieur au montant couvert par le timbre imprimé.

b) Toute police d'assurance maritime faite ou rédigée à l'étranger dont l'exécution est réclamée dans le Royaume-Uni peut être timbrée pendant les dix jours qui suivent le moment où elle a été reçue dans le Royaume-Uni contre paiement du droit seulement. Article 95 de la loi sur le timbre de 1891.

Dans son § 2 l'article 95 vient apporter une nouvelle et plus importante atténuation au principe général. Si la police avant d'être souscrite n'a pas été timbrée conformément aux dispositions de la loi, elle peut encore l'être pos-

térieurement mais à la condition pour celui qui demande à faire timbrer la police de payer une amende de £ 100.

Cette disposition, malgré le taux élevé de l'amende, modifie très profondément l'économie de la loi sur la question du timbre. Le contrat n'est plus considéré comme nul *ab initio*, car, en supposant que la police n'ait pas été timbrée avant d'être souscrite, si une des parties intéressées veut ultérieurement se servir de la police pour prouver l'existence du contrat d'assurance intervenu, elle n'aura qu'à faire timbrer la police en payant le montant fixé par la loi de 1891.

Le Slip peut-il être considéré comme constituant une police valable quand il contient les indications exigées par la loi ? — Mais une autre question se pose. Le *slip* ne peut pas, en tant que *slip*, servir à l'une des parties de moyen de preuve pour établir l'existence du contrat d'assurance, puisque l'article 22 de la loi déclare très explicitement que le contrat d'assurance maritime doit être rédigé sous la forme d'une police d'assurance contenant toutes les indications exigées par la loi dans l'article 23. Mais ne pourrait-on pas admettre que lorsque le *slip* contiendra en fait toutes les indications qui doivent régulièrement figurer de la police, il pourra être considéré comme constituant une police d'assurance valable ?

La loi sur le timbre de 1891 définit dans les termes suivants la police d'assurance maritime : « Tout écrit par lequel les parties concluent, décident de conclure un contrat d'assurance maritime, ou par lequel

est établie l'existence d'un contrat de ce genre (1). »

Il semble que l'affirmative soit la conséquence de l'intention des parties, car celles-ci ont eu en vue, par la rédaction du slip, la conclusion du contrat, et ont voulu en déterminer les termes et les données principales. Ce contrat, il est vrai, sera plus tard rédigé d'une façon plus complète, plus exacte, plus serrée, sous la forme d'un document appelé police, mais est-ce là une raison suffisante pour décider que le slip, même s'il contient toutes les indications exigées par la loi de 1906, ne peut, en aucun cas, être considéré comme rentrant dans la définition très large de la loi de 1891, et comme constituant une police d'assurance maritime valable et susceptible d'être produite en justice pour faire la preuve de l'existence du contrat d'assurance ?

La difficulté ne s'est posée nettement devant les cours anglaises qu'une seule fois. Il s'agissait, il est vrai, d'un *cover-note* (2), mais il semble que la décision puisse être considérée comme visant tout aussi bien toute autre forme de *slip*. En première instance le juge Mathew décidait que le *cover-note* ne pouvait pas être considéré comme une police même s'il contenait toutes les indications exigées par la loi dans la rédaction de la police. En appel la Cour

(1) Loi sur le timbre de 1891, art. 91.

(2) Le *covering note* ou *cover note* aussi appelé souvent *slip*, est un memorandum analogue au *slip*, contenant des indications de même nature sur les conditions de l'assurance, signé par une compagnie d'assurance et délivré par cette dernière au courtier d'assurance. Arnould, *op. cit.*, § 33, note (r).

décidait que le *cover-note* ne pouvait pas faire preuve en justice comme police ; elle fondait son jugement sur le fait que le *cover-note* en question ne contenait pas l'indication des sommes assurées (indication exigée dans la rédaction de la police par la loi de 1891), mais la Cour ne posait pas la question d'une façon générale, et il est assez difficile de considérer le jugement du juge Mathew comme infirmé (1). D'ailleurs, les dispositions impératives de l'article 21 de la loi ainsi que celles de l'article 89 paraissent apporter un appui nouveau à la thèse qui ne veut en aucun cas reconnaître au *slip* la valeur d'une police d'assurance.

Mais nous avons vu par l'étude de l'article 21 de la loi que le *slip* peut servir à déterminer à quel moment le contrat d'assurances maritimes doit être regardé comme définitivement formé au point de vue des réticences et des fausses déclarations des parties en cause. Il faut aussi signaler les dispositions de l'article 89.

Art. 89. — Quand il existe une police d'assurance timbrée selon les exigences de la loi, on peut avoir recours au *slip* ou au *cover note* dans toute procédure judiciaire.

Contenu de la police d'assurance.

Art. 23. — Une police d'assurance maritime doit indiquer :

1° Le nom de l'assuré ou le nom de la personne qui a contracté l'assurance pour lui ;

(1) *Home Ins Co et Smith*, 1898, 1 Q B. 829. Arnould, *op. cit.*, § 37.

- 2° La chose assurée et le risque contre lequel elle est assurée ;
- 3° Le voyage ou la période de temps, ou bien le voyage et la période de temps selon les cas couverts par la police d'assurance ;
- 4° La somme ou les sommes assurées ;
- 5° Le nom ou les noms des assureurs.

Art. 24. — 1° Une police d'assurance maritime doit être signée par ou au nom de l'assureur, toutefois lorsqu'il s'agira d'une société la signature sociale sera considérée comme suffisante, mais rien dans le présent article ne sera considéré comme exigeant que la signature d'une société soit faite sous sceau (*under seal*);

2° Quand une police est souscrite par ou au nom de deux ou de plusieurs assureurs, chaque souscription constituera un contrat séparé à moins que le contraire ne soit spécifié dans la police.

Indications nécessaires dans toute police. — Les dispositions de l'article 23 viennent modifier sur ce point l'ancienne législation anglaise. La loi 28 Geo. III, c. 56 décidait que les parties au contrat devaient indiquer dans la police le nom et la raison sociale, soit d'une ou de plusieurs personnes intéressées dans l'assurance soit de l'envoyeur ou du consignataire de la propriété assurée, soit de la personne résidant dans le Royaume-Uni et ayant reçu l'ordre d'assurer la propriété, soit de la personne ayant donné l'ordre d'assurer à l'agent d'assurance. Les cours anglaises donnaient, d'ailleurs, de ces dispositions une interprétation

aussi large que possible et leur seul résultat était de mettre obstacle aux polices d'assurances en blanc.

Les effets de la loi étaient en théorie énergiques : le contrat d'assurance devait être considéré comme nul lorsque les parties n'avaient pas satisfait aux exigences de la loi.

La loi de 1891 sur le timbre (article 93) décidait que la police devait contenir les informations suivantes :

1^o Risque ou entreprise assuré ;

2^o Noms des assureurs ;

3^o Sommes assurées (1).

Lorsque les dispositions exigées par la loi 28 Geo. III, c. 56, ne figuraient pas dans la police, cette violation de la loi avait en principe pour effet d'entraîner la nullité absolue de la police. Mais les dispositions exigées par la loi de 1906 ne paraissent pas s'imposer avec la même rigueur, et il semble que la seule conséquence entraînée par leur absence dans la police d'assurance soit d'empêcher la production de la police en justice comme moyen de preuve (2). Les dispositions requises par la loi de 1891 sont exigées au contraire à peine de nullité de la police et ces dispositions ne paraissent pas devoir être modifiées par le vote de la loi de 1906.

Police d'assurance mutuelle. — La police d'assurance dans le cas d'assurances mutuelles doit porter la signature des souscripteurs. Elle ne peut pas être signée par le secrétaire de la société d'assurances mutuelles « pour les

(1) Eldridge, *Marine Policies*, London, 1907, page 46 et suiv.

(2) De Hart et Simey, *op. cit.*, p. 31.

membres de » — cette manière de procéder se trouverait en conflit avec les dispositions de la loi de 1891 sur le timbre (art. 93, al. 3).

Indépendance des divers engagements. — Les divers engagements contractés par les assureurs doivent être considérés comme des contrats indépendants et leur responsabilité ne peut se trouver engagée que pour la somme qu'ils ont souscrite en cas de perte totale ou pour une partie proportionnelle de cette somme en cas de perte partielle (1).

Le fait qu'un certain nombre d'assureurs auraient un même représentant signant en leur nom n'aurait pas pour effet d'empêcher l'application de cette règle.

Polices au voyage. — Polices à temps.

Art. 25. — 1° Lorsque le contrat d'assurance a pour but d'assurer l'objet pendant son séjour dans un lieu donné et depuis son départ de ce lieu (*at and from*) ou bien d'un lieu donné à un autre ou à d'autres lieux, la police d'assurance est appelée police au voyage. Quand le contrat a pour but d'assurer la chose pendant une période de temps donnée, la police est appelée police à temps. Un contrat conclu à la fois au voyage et à temps peut être contenu dans une même police;

2° Sous réserve des dispositions de l'article 7 de la loi de Finance de 1901, une police à temps qui est faite pour une période supérieure à douze mois est nulle.

(1) Eldridge, *op. cit.*, 132. Tyser et the Shipowners' Syndicate, Reassured, 1898, 1 Q B. 135.

Durée maxima des polices à temps. — L'alinéa 2 de l'article 25 de la loi vient confirmer les dispositions de la loi de 1891 sur le timbre (art. 93, al. 2).

Dans les polices d'assurance maritime qui ont pour but de couvrir les marchandises ou le navire pendant une période de temps donnée il est d'usage d'insérer une clause qui permet d'éviter que, la police venant à expirer à un moment où le navire se trouve en pleine mer, celui-ci ne soit plus protégé par la police d'assurance. En général, par une stipulation expresse contenue dans la police, l'assuré s'engage dans le cas où le navire se trouverait en pleine mer au moment de l'expiration de la police d'assurance à en aviser l'assureur ; à la condition que cette communication ait été faite en temps opportun, l'assurance sera réputée continuer et l'assuré sera tenu au paiement d'une prime proportionnelle au temps écoulé établie par mois. Un autre procédé employé parfois consiste à faire figurer dans la rédaction de la police une clause indiquant que l'assurance sera réputée continuer sans aucun avertissement de la part de l'assuré, si au moment de l'expiration de la police le navire se trouve en pleine mer, et l'assurance se prolongera ainsi jusqu'au moment où le navire sera arrivé dans un port quelconque (1).

Lorsque le contrat d'assurance à temps était contracté pour une période de douze mois, l'application d'une clause de ce genre pouvait entraîner par suite des dispositions de la

(1) Charlesworth et Faber, 1900, 5 com. cas. 408.

loi de 1891 sur le timbre des effets désastreux. La Cour d'appel (2) décidait en effet que non seulement le contrat était nul pour la période excédant douze mois, mais que l'ensemble du contrat d'assurance devait être considéré comme sans valeur. Pour remédier à cet état de choses très fâcheux, la loi de Finance de 1901 est venue modifier les dispositions trop strictes de la loi de 1891 sur le timbre et décider qu'un contrat d'assurance maritime ne sera pas considéré comme nul s'il contient une clause de ce genre.

Si, au moment où expire la police, le navire se trouve en pleine mer ou si le voyage n'est pas terminé, la clause s'appliquera. Elle sera considérée comme un nouveau contrat contenu dans la police et celle-ci devra dans les 30 jours qui suivront être présentée pour être timbrée. La clause ne pourra pas avoir pour effet de prolonger le contrat d'une période supérieure à 30 jours. Toute police contenant une clause de ce genre devra être timbrée d'un timbre supplémentaire de 8 pence (*Finance Act. 1901*, art. 11).

Désignation de la chose assurée.

Art. 26. — 1° La chose assurée doit être désignée dans la police avec une exactitude raisonnable ;

2° La nature et l'étendue de l'intérêt de l'assuré dans la chose assurée n'ont pas besoin d'être spécifiées dans la police ;

3° Quand la police d'assurance désigne la chose assurée en termes généraux, elle doit être interprétée comme s'appliquant à l'intérêt que l'assuré a entendu protéger ;

(1) Royal Exchange Ass Corporation et Sjørorsakrings Aktiebolaget Vega 1901, 2 K B. 567.

4° Dans l'application du présent article on aura égard à tout usage réglant la désignation de la chose assurée.

Nature et étendue de l'intérêt de l'assuré. — Il n'est pas nécessaire que la police d'assurance contienne des indications permettant d'établir la nature et l'étendue de l'intérêt de l'assuré dans l'objet assuré.

Il n'est pas nécessaire que la nature de cet intérêt soit spécifiée : par conséquent, un créancier mortgagiste sur un navire pourra contracter une assurance sur ce navire sans indiquer dans la police la nature mortgagiste de sa créance.

L'assureur qui désire contracter une réassurance n'est pas tenu d'indiquer dans la police qu'il s'agit non d'une assurance, mais d'une réassurance. Il a même été jugé que lorsque par suite de la nature de l'intérêt de l'assuré dans la chose assurée, l'assureur se trouve ne pouvoir bénéficier en cas de sinistre d'aucun délaissement, le contrat doit pourtant être considéré comme valable, car le droit de délaissement ne doit pas être considéré comme essentiel (1).

Prêt à la grosse. — Mais quand il s'agit de prêts à la grosse (*bottomry ou respondentia*) la question est beaucoup plus délicate. Quand le projet de loi fut envoyé de la Chambre des Lords à la Chambre des communes, l'alinéa 2 de l'article 26 contenait un membre de phrase qui posait une exception au principe général établi par cet article

(1) Eldridge, *op. cit.*, p. 30.

dans le cas de *bottomry* ou de *respondentia*. Lorsqu'il s'agissait d'une assurance portant sur un prêt à la grosse sur corps ou sur marchandises, la nature spéciale de l'intérêt de l'assuré devait être expressément indiquée dans la rédaction de la police d'assurance. Cette disposition fut modifiée par la Chambre des Communes qui supprima ce membre de phrase et le remplaça par les dispositions suivantes : « quand l'intérêt de l'assuré est d'une nature telle qu'elle peut avoir pour effet d'affecter le caractère du risque proposé à l'assureur, cette nature doit être indiquée expressément et en particulier un emprunt à la grosse sur marchandises où sur corps n'est pas garanti d'une façon efficace par une assurance sur facultés ou sur corps lorsque la nature de l'intérêt de l'assuré dans la chose assurée n'est pas indiquée explicitement (1). »

La Chambre des Lords ne voulut pas accepter cette modification trop profonde du principe général posé par l'article 26 et supprima purement et simplement l'amendement de la Chambre des Communes sans rétablir le membre de phrase primitif. Il faut donc admettre dans ces conditions que même lorsque la nature de l'intérêt de l'assuré dans l'objet de l'assurance est de nature à porter atteinte au caractère du risque, il faut refuser aux assureurs le droit de faire annuler le contrat d'assurance.

Mais sur la question particulière de l'emprunt à la grosse sur corps ou faculté, il semble que la jurisprudence an-

(1) De Hart et Simey, *loc. loc.*, p. 33, note (y).

cienne qui exigeait l'indication de la nature de l'intérêt de l'assuré dans l'objet de l'assurance soit destinée à subsister. En effet, cette jurisprudence pourra s'appuyer sur les dispositions de l'alinéa 4 du présent article, affirmant que lorsqu'un usage est établi depuis longtemps, comme c'est le cas pour les prêts à la grosse, il faut le respecter.

Interprétation de l'alinéa 3. — Les dispositions de l'alinéa 3 présentent des obscurités sérieuses. Que faut-il entendre par intérêt? Certains auteurs ont proposé d'interpréter le mot intérêt dans cet alinéa comme signifiant *chose assurée*. Si l'on considère le mot intérêt dans cet alinéa comme équivalent à la chose assurée, cette disposition vient confirmer un principe posé par la Chambre des Lords dans l'affaire *Williams et Canton Insurance Office* (1). La Chambre des Lords a dans cette affaire décidé que lorsque l'assuré avait eu l'intention en contractant la police d'assurance d'assurer le fret provenant d'une charte-partie, il ne pouvait pas réclamer à l'assureur une indemnité pour une perte de fret provenant de connaissements. Cette interprétation ne paraît pas devoir triompher, car interpréter le mot intérêt comme synonyme de chose assurée, c'est en forcer étrangement le sens (2). Lorsque la police d'assurance maritime ne désigne la chose assurée qu'en termes très généraux, il faut interpréter la police comme s'appliquant à la chose assurée indiquée dans la police dans la li-

(1) *Williams et Canton, Insurance Office*, 1901, A. C. 462.

(2) *Chalmers et Owen, loc. cit.*, p. 37.

mite où l'assuré a un intérêt dans la chose assurée, intérêt qu'il a voulu protéger.

Cet alinéa serait fondé en grande partie sur l'opinion du juge Brett exprimé dans son jugement de l'affaire *Allison et Bristol Marine Insurance Co* (1).

Police évaluée.

Art. 27. — 1° Une police peut être soit évaluée soit non évaluée;

2° Une police évaluée (*valued policy*) est une police qui spécifie la valeur de la chose assurée convenue entre les parties ;

3° Sous réserve des dispositions de la présente loi et en l'absence de la fraude, l'évaluation fixée par la police fait entre l'assuré et l'assureur preuve complète de la valeur assurable de la chose assurée, que la perte soit totale ou partielle ;

4° A moins que la police n'en dispose autrement l'évaluation contenue dans la police n'est pas concluante quand il s'agit de déterminer s'il y a eu ou non perte totale présumée (*constructive total loss*).

Art. 28. — Une police non évaluée (*unvalued policy*) est une police qui n'indique pas l'évaluation de la chose assurée, mais qui, dans les limites de la somme assurée, laisse la détermination de la valeur assurable se faire conformément à la manière indiquée ci-dessus.

Art. 29. — 1° Une police d'assurance flottante (*floating policy*) est une police qui décrit l'assurance en termes généraux et laisse

(1) Arnould, *op. cit.*, § 252 a, note (a) (b).

à des déclarations postérieures le soin de déterminer le nom du ou des navires et les autres détails ;

2° La ou les déclarations postérieures peuvent être effectuées par le moyen d'endossements sur la police ou de tout autre manière usuelle ;

3° A moins que la police n'en dispose autrement, les déclarations doivent être faites dans l'ordre des départs ou des chargements. S'il s'agit de marchandises, ils doivent comprendre tous les envois rentrant dans les termes de la police. La valeur des marchandises ou de tout autre objet doit être indiquée de bonne foi, mais une omission ou une déclaration erronée peut être rectifiée même après la perte ou après l'arrivée, lorsque cette omission ou cette déclaration a été faite de bonne foi ;

4° A moins que la police n'en dispose autrement, quand une déclaration de valeur n'est pas faite avant la notification de la perte ou de l'arrivée, la police doit être considérée comme une police non évaluée au point de vue de l'objet de cette déclaration.

Police d'assurance évaluée. — L'article 27 de la loi entend par police d'assurance évaluée (*valued policy*) une police qui contient une estimation déterminant d'après la volonté des parties la valeur de l'objet de l'assurance.

L'article 28 nous donne la définition de la police non évaluée (*unvalued policy*). On emploie aussi très souvent pour parler des polices d'assurance maritime non évaluées le terme *open* (ouvert) ; mais le législateur de 1906 a préféré à cette dernière expression le terme *unvalued*, car,

dans la pratique des affaires, on désigne parfois par le terme *open (open policy)* une police d'assurance flottante dont le contenu n'a pas été entièrement épuisé par les déclarations successives de l'assuré (voir l'article 29 de la loi) (1).

Autorité reconnue à l'évaluation contenue dans la police. — L'évaluation de l'objet de l'assurance contenue dans une police évaluée doit être considérée comme déterminant d'une façon définitive la valeur de cet objet. L'indication de la valeur de l'objet est donnée par l'assuré à l'assureur, et l'assureur a le droit, s'il estime que l'évaluation proposée par l'assuré n'est pas d'accord avec la valeur effective de l'objet dont l'assurance lui est demandée, de refuser de signer la police ; mais, s'il accepte définitivement l'évaluation donnée par l'assuré, il ne saurait être admis à démontrer postérieurement que cette évaluation ne concorde pas avec la valeur réelle de l'objet assuré, ou tout au moins il ne pourra être admis à prouver cette différence que dans certains cas déterminés par la jurisprudence.

Le prix de l'objet assuré se trouve donc faire preuve entre les parties même s'il n'a été établi que d'une façon très approximative. L'alinéa de l'article 27 vient confirmer la jurisprudence généralement admise dans le cas de perte totale de l'objet assuré, mais dans le cas de perte partielle, il vient mettre fin à une controverse délicate et à une exception qui avait trouvé de nombreux défenseurs.

Les partisans de cette exception affirmaient que lorsque

(1) Arnould, *op. cit.*, p. 12, § 9. Chalmers et Owen, *op. cit.*, p. 41.

une perte partielle de marchandises portait sur des marchandises assurées par une police évaluée pour leur valeur totale, il ne fallait pas considérer l'évaluation fournie par la police comme devant faire preuve entre les parties. Par exemple, supposons un chargement de marchandises assuré pour sa valeur entière et un sinistre entraînant une avarie représentant $1/4$ de la valeur du chargement ; il faudrait dans un cas de ce genre que l'assuré fasse la preuve de la valeur du chargement comme si ce chargement avait été assuré par une police non évaluée. Cette exception était fondée sur une phrase malheureuse de Lord Mansfield dans son jugement de l'affaire *Erasme et Banks* — *an average loss opens the policy* — une avarie particulière ouvre la police ; d'où certains ont conclu qu'il fallait dans le cas d'avarie particulière considérer la police comme non évaluée, même lorsqu'elle contenait l'estimation de l'objet assuré. Le sens qu'il faut attribuer à ce membre de phrase dans l'esprit de son auteur est que dans le cas d'avarie particulière la police par elle seule ne peut pas faire preuve du montant de l'indemnité due par l'assureur ; il faudra que l'assuré fasse la preuve de la proportion existant entre l'avarie particulière subie et la valeur totale des marchandises. Par suite du langage très net de l'alinéa 3 de l'art. 27 la question se trouve définitivement résolue (1).

Lorsque la police d'assurance est évaluée, cette évaluation doit faire preuve entre les parties de la valeur de

(1) *International Nav Co et Atlantic Mar. Ins Co.* 1900, 100 F. 304.

l'objet assuré non seulement pour déterminer le montant de l'indemnité due par l'assureur à l'assuré en cas de perte totale ou d'avarie particulière, mais dans tous les autres cas où il importe de connaître la valeur de l'objet de l'assurance, sauf l'exception apportée à cette règle générale par l'alinéa 4 de l'article 27, que nous étudierons plus loin. L'évaluation fixée dans la police doit être considérée comme formant la loi des parties en cause dans le contrat. Par exemple, si l'assuré s'engage à rester son propre assureur pour $\frac{1}{5}$ de la valeur du navire et s'il fixe dans la police d'assurance la valeur totale du navire à £ 3.750, l'assureur pourra demander la nullité du contrat d'assurance, si l'assuré assure son navire au moyen d'autres contrats d'assurance pour une valeur totale supérieure aux $\frac{4}{5}$ de l'estimation fixée dans la police. L'assuré ne pourrait pas être admis à prouver que la valeur de son navire se trouve en fait supérieure à £ 3.000 et qu'il reste bien en fait son propre assureur pour une part égale à $\frac{1}{5}$ (1).

Cette manière de voir se trouve déjà affirmée dans l'affaire *Irving et Manning* (2). Lord Campbell dans son jugement déclare que l'évaluation fait preuve pour toutes les difficultés qui peuvent se présenter et le juge Mellor dans l'affaire *North of England Iron SS. Assoc v. Armstrong* (3) affirme : « toutes les questions qui intéressent les droits réciproques de l'assuré et de l'assureur doivent être résolues

(1) Muirhead et Forth et North Sea Ass, 1894. A. C. 72.

(2) *Irving et Manning*, 6 c B. 420.

(3) *North of England Iron SS Ass. et Armstrong* L. R. 5 Q B. 244.

en tenant compte de l'évaluation contenue dans la police d'assurance ». Le langage très strict de l'alinéa 3 de l'article 27 et l'exception contenue dans l'alinéa 4 paraissent confirmer très nettement cette doctrine ; mais elle rencontre encore cependant des adversaires très décidés (1).

Cas d'avarie commune. — Lorsqu'il y a lieu à un règlement d'avarie commune, la valeur du navire qui doit contribuer au règlement est établie d'une façon indépendante de l'estimation contenue dans la police d'assurance. Si le navire se trouve d'après l'évaluation de la police estimé à une valeur inférieure à la valeur fixée pour le règlement d'avarie commune, l'assureur sera tenu de payer à l'assuré une somme proportionnelle. Par exemple, si le navire se trouve devoir contribuer pour $1/4$ de sa valeur, si la valeur établie par le règlement d'avarie commune est de £ 4.000, soit £ 1.000 et si la valeur du navire, d'après l'estimation contenue dans la police, est fixée à £ 2.000, l'assureur devra payer $1/4$ de cette valeur soit £ 500. L'assuré sera donc obligé de payer une somme de £ 1000 et ne recevra qu'une indemnité de £ 500 de l'assureur (2).

Exagération de l'évaluation contenue dans la police. — Pourtant il peut se faire que l'évaluation de l'objet assuré contenue dans la police d'assurance soit tellement supérieure

(1) Eldridge, *op cit.*, p. 101 et suiv. The Main, 1894, P. 320. Woodside et Globe Mar. Ins. Co Lt. 1896, 1 Q B. 105. Voir article 67 et 68 de la loi.

(2) SS Balmoral Co et Martin, 1902 A C. 511. Une solution analogue s'imposera dans le cas de dépenses pour sauvetage (même jugement). Eldridge, *op. cit.*, 102 et suiv.

à la valeur réelle de cet objet que le contrat devienne simplement une forme de jeu ou un moyen de nuire à l'assureur. (Nous avons déjà vu les dispositions qui réglementent le contrat d'assurance lorsqu'il déguise une opération de jeu.)

Lorsque l'évaluation de l'objet contenue dans la police est en fait exagérée, les cours anglaises n'ont pas le pouvoir de ne pas tenir compte de cette évaluation (1), mais elles peuvent dans certains cas prononcer la nullité du contrat d'assurance tout entier. Dans un procès de ce genre les réclamations de l'assureur porteront non pas sur l'évaluation exagérée de l'objet proprement dite, mais sur la police elle-même qui devra être annulée dans son entier comme contenant des irrégularités graves. Dans l'affaire *Haigh v. De la Cour* (2) la police fut annulée parce que l'évaluation qu'elle contenait était de £ 3.000 alors que la valeur réelle de la marchandise n'était que de £ 1.400.

Cas de perte totale présumée. — Au contraire, lorsqu'il s'agit d'une perte totale présumée, l'évaluation de l'objet assuré contenue dans la police ne pourra pas servir de moyen de preuve pour établir qu'il y a lieu de considérer la perte comme totale (art. 27, al. 4).

L'évaluation fixée dans la police servira dans ce cas, une fois la perte totale présumée établie, à déterminer le montant de la somme que devra verser l'assureur à l'assuré (2). Mais les parties pourraient convenir d'une façon expresse

(1) *Haigh et De la Cour*, *I Camp*, 319.

(2) *Irving et Manning*, 6 C B. 420.

que l'évaluation contenue dans la police devrait être admise comme déterminant la valeur réelle du navire même dans le cas de perte totale présumée (1).

Police non évaluée. — Si une police d'assurance maritime ne contient pas l'évaluation de l'objet assuré, l'assuré pourra faire la preuve de la valeur de l'objet en produisant les factures d'achat de la marchandise, les connaissements ou tout autre document susceptible d'établir cette valeur (2). (Voir article 67 à 71 de la loi).

Police flottante. — Les polices d'assurance flottantes sont surtout utilisées pour couvrir des marchandises. Il est rare que ces polices portent sur des navires. Au contraire, pour protéger des marchandises, leur usage est des plus utiles dans la pratique courante des affaires. Très souvent celui qui effectue l'assurance ne connaît pas et ne peut pas connaître le nom du navire qui transportera la marchandise ni la date exacte de l'expédition.

Lorsque l'assuré qui a contracté une police d'assurance flottante a ultérieurement connaissance du nom du navire qui doit transporter l'objet de l'assurance, il est tenu de le communiquer avec une diligence raisonnable à l'assureur. Cette communication s'appelle déclaration. Les déclarations devront contenir toutes les indications qui sont indispensables pour que la fraude ne soit pas possible de la part de l'assuré ; elles sont généralement effectuées sous la forme d'endossement sur la police et doivent être portées à la

(1) North Atlantic SS Co et Burr, 1904, 9 com. cas. 164.

(2) Arnould, *op. cit.*, § 9.

connaissance de l'assureur qui ne peut pas d'ailleurs s'y opposer, car il n'a aucune option à exercer.

Une déclaration de ce genre n'a pas besoin d'être faite nécessairement par écrit. Si l'assuré effectue une déclaration par un endossement et s'il commet une erreur de bonne foi, il pourra la rectifier (sans avoir aucun droit de timbre à payer), à la condition de porter la modification à la connaissance de l'assureur (1).

Mais la forme de la police d'assurance flottante doit être considérée comme constituant une exception à la règle d'après laquelle le nom du navire doit être indiqué par l'assuré. Il faut donc, comme conséquence de ce principe général, pour que l'assuré puisse être admis à faire usage d'une police d'assurance flottante qu'il ignore effectivement le nom du navire sur lequel les marchandises assurées doivent être transportées. Toutes les fois donc que l'assuré, au moment de contracter, connaît en fait le nom du navire qui doit effectuer le transport de la marchandise, il devra le faire connaître à son assureur et ne pourra pas faire usage d'une police flottante. Si, connaissant le nom du navire, il ne le communique pas à l'assureur au moment de la passation du contrat et s'il contracte une assurance au moyen d'une police flottante, l'assureur sera en droit de dire qu'il y a eu de sa part fausse déclaration ou réticence et que l'existence de ce vice dans

(1) Arnould, *op. cit.*, § 248, note (x).

le contrat doit avoir pour effet d'entraîner l'annulation de la police (1).

Si l'assuré n'a pas fait de déclaration à l'assureur avant l'arrivée du sinistre, s'il n'a pas fait connaître à celui-ci le nom du navire avant la survenance de la perte, il faut admettre que l'assuré ne perd nullement le droit de réclamer une indemnité à l'assureur.

Cette pratique était fondée sur un usage reconnu depuis longtemps dans les habitudes des affaires. Elle a été exposée très nettement par le juge Brett.

« Conformément aux usages des contrats d'assurance quand une police d'assurance est conclue pour protéger des marchandises qui doivent être chargées sur des navires qui seront ultérieurement désignés, la police couvre les marchandises dès qu'elles sont chargées et dans l'ordre de leur chargement. Aussitôt que l'assuré a connaissance de leur chargement, il est tenu de le porter à la connaissance de l'assureur et d'indiquer l'ordre dans lequel ces chargements ont été opérés. Il n'a pas le droit de déclarer certains risques seulement et de rester son propre assureur pour les autres. Si par suite d'une erreur les marchandises sont déclarées dans un ordre différent de celui qui a été effectivement suivi, l'assuré est tenu de rectifier sa déclaration... L'assureur pourra demander à prendre connaissance des connaissances et il pourra exiger que les déclarations soient faites conformément à l'ordre des connaissements. »

(1) Arnould, *op. cit.*, § 185, note (p).

Ces déclarations sont souvent rectifiées et quelquefois même après la perte. Cette règle se trouve confirmée par l'alinéa 3 de l'article 29 de la loi.

Coexistence de deux polices flottantes. — Il arrive quelquefois que l'assuré a contracté deux ou plusieurs polices d'assurance flottantes destinées à couvrir des marchandises de même nature. Cette situation, par suite des dispositions impératives de l'art. 29 de la loi, présente à l'heure actuelle de graves difficultés.

Avant le vote de la loi de 1906, on admettait que lorsque l'assuré avait contracté deux polices d'assurance flottantes et lorsque ces polices flottantes pouvaient indifféremment couvrir le risque nouveau, l'assuré jouissait d'une option et qu'il pouvait selon ses convenances faire porter le risque sur l'une ou sur l'autre des polices à son gré. Il n'avait qu'à déclarer le risque et à l'attribuer dans la déclaration à l'une ou à l'autre des polices (1).

Pourtant, même avant le vote de la loi de 1906, cette jurisprudence rencontrait des adversaires déclarés (2) qui estimaient que les décisions sur lesquelles elle reposait devaient être considérées comme sans valeur, mais leurs arguments étaient très faibles.

La question se trouve maintenant définitivement tranchée par les expressions très fermes de l'alinéa 3 de l'article 29.

S'il existe deux polices d'assurance flottantes suscep-

(1) Arnould, *op. cit.*, §§ 250, 251, notes (e) (f).

(2) Chalmers et Owen, *op. cit.*, p. 44.

tibles de couvrir un même risque, l'assuré sera tenu de déclarer ce risque et devra le faire porter sur les deux polices. Il ne pourra pas en vertu de ces deux polices d'assurance flottantes réclamer en cas de sinistre une valeur supérieure à la valeur de la marchandise.

Mais une seconde question se pose alors. Est-ce que la valeur totale du risque nouveau devra être soustraite de la somme indiquée par chaque police ou bien faudra-t-il répartir cette valeur sur les deux polices d'une façon proportionnelle ?

L'article 29 ne peut nous être d'aucun secours pour la solution de cette difficulté, mais l'usage de polices d'assurance flottantes simultanées est devenu rare et la question n'a plus la même importance (1).

Rédaction de la police.

Art. 30. — 1° Une police d'assurance peut être rédigée selon la formule donnée par l'annexe 1^{er} de la présente loi ;

2° Sous réserve des dispositions de la présente loi et à moins que le contexte de la police ne l'exige autrement, les termes et les expressions mentionnés dans l'annexe 1^{er} de la présente loi seront considérés comme ayant la portée et le sens qui leur ont été donnés dans cette annexe.

Détermination ultérieure de la prime.

Art. 31. — 1° Quand une assurance est effectuée moyennant une prime à convenir et qu'aucune convention n'a été faite, une prime raisonnable doit être payée par l'assuré ;

(1) Arnould, *op. cit.*, § 189, 190.

2° Quand une assurance est contractée en indiquant qu'une prime supplémentaire à convenir sera payée si un événement donné se produit, une prime supplémentaire raisonnable sera due, si l'événement donné se produit avant qu'aucune convention n'ait été faite pour fixer le montant de la prime supplémentaire.

Très souvent les polices d'assurances maritimes contiennent des clauses spécifiant que dans certains cas, déroutement, rupture d'une garantie promise, etc., le contrat d'assurance subsistera malgré ces modifications et que l'assuré sera tenu, comme compensation, au paiement d'une prime supplémentaire envers l'assureur.

CHAPITRE VII

DOUBLE ASSURANCE

L'article 32 traite de la double assurance.

Art. 32. — 1° Quand deux ou plusieurs assurances sont contractées par l'assuré ou pour son compte pour le même risque, pour le même intérêt, ou pour une partie quelconque de ce même risque et de ce même intérêt, et quand le montant des sommes assurées dépasse l'indemnité accordée par les dispositions de la présente loi l'assuré est dit sur-assuré (*over insured*) par double assurance ;

2° Quand l'assuré est sur-assuré par suite d'une double assurance :

a) L'assuré, à moins que la police n'en dispose autrement, peut réclamer le paiement de l'indemnité de l'un ou de l'autre des assureurs à son gré, néanmoins, il n'a pas le droit de recevoir une somme dont le montant dépasserait l'indemnité accordée par les dispositions de la présente loi.

b) Quand la police par laquelle l'assuré réclame le paiement

d'une indemnité est une police évaluée, l'assuré doit créditer l'assureur, jusqu'à concurrence de l'évaluation, de toute somme reçue par lui par suite d'une autre police, sans tenir compte de la valeur réelle de l'objet assuré.

c) Quand la police en vertu de laquelle l'assuré réclame le paiement d'une indemnité est une police non évaluée, il devra créditer l'assureur jusqu'à concurrence de la valeur assurable totale de toute somme reçue par lui par suite de l'existence d'autres polices d'assurance.

d) Quand l'assuré reçoit une somme dépassant l'indemnité accordée par les dispositions de la présente loi, il est considéré comme retenant cette somme pour le compte des assureurs conformément à leurs droits de contribution respectifs entre eux.

Double assurance. — Les doubles assurances ne sont pas prohibées par la législation anglaise (Loi 30-31 Vict. c. 23) sauf lorsque elles ont été contractées par l'assuré avec une intention nettement frauduleuse. En fait, dans la pratique courante des affaires, la faculté de contracter une assurance supérieure à la valeur réelle de l'objet assuré ou bien de contracter plusieurs polices d'assurance pour couvrir un même objet rend des services réels et la prohibition de pareilles pratiques soulèverait des difficultés très grandes.

L'article 32 de la loi vient confirmer la légitimité de la double assurance.

Règles de contribution. — Lorsque l'assuré se trouve avoir contracté plusieurs polices d'assurance pour couvrir

le risque d'un même objet et lorsque le montant total des évaluations fixées par ces diverses polices dépasse l'indemnité permise par la loi, il importe de déterminer dans quelles conditions l'assuré pourra réclamer le paiement qui lui est dû.

L'ancienne jurisprudence anglaise admettait, selon le principe du Code de commerce français (art. 433), que dans le cas de double assurance il fallait établir l'ordre dans lequel les différentes polices avaient été contractées et tenir compte de cet ordre pour déterminer quel était l'assureur que l'assuré devait poursuivre le premier.

La règle admise actuellement en Angleterre a été posée par Lord Mansfield. Il n'y a pas à tenir compte de la date des divers contrats d'assurance maritime ni de la date des divers engagements qui figurent sur une même police. La jurisprudence anglaise que viennent consacrer les dispositions du présent article de la loi de 1906 décide que l'assuré peut à son gré et selon ses convenances personnelles poursuivre l'un ou l'autre des divers assureurs qui se sont engagés envers lui.

Ce principe repose sur une conception particulière de la double assurance. La jurisprudence anglaise et la loi de 1906 considèrent que les diverses polices d'assurance qui couvrent le même objet doivent être regardées comme constituant un contrat d'assurance unique et que l'assuré doit avoir le droit absolu de choisir quel est l'assureur qu'il désire assigner le premier (1).

(1) Arnould, *op. cit.*, § 331.

Police évaluées. — Lorsque l'assuré réclamera une indemnité par suite d'une police évaluée, il ne pourra pas (en cas de double assurance) obtenir une indemnité supérieure à l'indemnité fixée par la loi, c'est-à-dire à la valeur de l'objet telle qu'elle est déterminée par la police elle-même.

L'évaluation de l'objet assuré dans la police aura donc une grande importance dans le cas de double assurance.

Deux cas différents pourront se produire. Admettons qu'il existe pour couvrir le même risque deux polices contenant une évaluation de l'objet de l'assurance et constituant une double assurance. Il peut se faire que l'évaluation de l'objet de l'assurance soit la même dans les deux polices ; mais il se peut aussi que l'une de ces évaluations soit supérieure à l'autre. Supposons que l'évaluation de l'objet de l'assurance soit exactement la même dans les deux polices. L'assuré ne pourra pas au moyen de ces deux polices réclamer aux assureurs une somme supérieure à l'évaluation contenue dans ces deux polices et ce même dans le cas où l'objet de l'assurance serait en fait d'une valeur supérieure à cette évaluation (voir *infra*, page 210, art. 67, 68).

Supposons un navire couvert par une première police d'assurance de £ 3.000 et par une seconde police de £ 4.000 ; ces deux polices contenant l'évaluation du navire et cette évaluation étant dans les deux polices fixée à la même somme de £ 6.000. En cas de perte totale de l'objet assuré, l'assuré ne pourra pas réclamer une indemnité totale supérieure à £ 6.000, même s'il fait la preuve que

la valeur réelle du navire est supérieure à £ 6.000 (1).

Dans ce premier cas la question ne présente pas de difficultés réelles, mais la situation est beaucoup plus délicate lorsque l'évaluation contenue dans l'une des polices d'assurance est inférieure à celle qui figure dans la seconde.

Supposons, en effet, que l'évaluation contenue dans la seconde ne soit pas égale à celle contenue dans la première. Nous savons que l'évaluation de l'objet de l'assurance fixée par la police ne peut être considérée comme faisant preuve de la valeur de cet objet qu'entre les deux parties en cause (voir *supra*, page 90).

L'application de ce principe va présenter ici de sérieuses difficultés.

Supposons que la première police de £ 2.000 fixe l'évaluation du navire à £ 4.000, mais que la seconde d'une même somme de £ 2.000 estime le navire à une somme inférieure à celle qui figure dans la première police, soit à £ 3.000. En cas de perte totale, si l'assuré poursuit en premier lieu le signataire de la seconde police, il pourra lui réclamer, par exemple, une indemnité de £ 2.000 et il lui sera possible de demander ensuite au premier assureur £ 2.000, ($£ 2000 + 2.000 = £ 4.000$) ; car dans les rapports de l'assuré avec ce premier assureur la valeur de l'objet est déterminée d'une façon définitive par l'évaluation contenue dans la police soit £ 4.000.

Mais si l'assuré commence par poursuivre le premier as-

(1) Morgan et Price. 1850, 4 Ech., 615.

sureur et lui réclame une somme de £ 2.000, il pourra encore s'adresser au second. Seulement, comme dans ses rapports avec celui-ci l'évaluation du navire est fixée par la police à £ 3.000, il ne pourra plus lui réclamer que la différence entre £ 3.000 et £ 2.000 soit £ 1000 (1).

Nous le voyons, l'application de ces divers principes conduit à des résultats très fâcheux pour l'assuré, car sa situation va se trouver très profondément modifiée selon qu'il poursuivra en premier lieu tel ou tel assureur (2).

Police ne contenant pas d'évaluation. — L'indemnité accordée par la loi dans ce cas par suite des dispositions de l'article 32 alinéa. 2 (e) est déterminée par la disposition de l'article 16 (voir *supra*, p. 36).

Règle de contribution entre les divers assureurs. — Les règles fixées pour la contribution qui doit finalement s'établir entre les différents assureurs dans le cas de double assurance sont déterminées par les dispositions de l'art. 80, (voir *infra*, p. 236).

Ristourne de la prime. — L'alinéa 3 (f) de l'article 84 décide que dans le cas de double assurance une partie proportionnelle des diverses primes affectées aux divers contrats d'assurance est sujette à ristourne. Cette règle souffre pourtant une exception (voir l'étude de l'article 84, *infra*, page 240).

Preuve de la double assurance. — La preuve de l'existence d'une double assurance peut présenter de graves difficul-

(1) De Hart et Simey, *op. cit.*, p. 40.

(2) Arnould, *op. cit.*, § 350, note (z).

tés pour l'assureur. Pour remédier à cet état de chose, la loi 19 Geo II, c. 37 décidait que les assureurs avaient le droit de demander à l'assuré de déclarer par écrit dans un délai de 15 jours le montant total des diverses assurances contractées par lui sur un objet donné.

Les dispositions de cette loi n'ont reçu d'application que d'une façon tout à fait exceptionnelle. L'assureur avait un moyen de défendre ses intérêts en exigeant la production du livre du bord du navire en question. La loi de 1906 a abrogé dans son ensemble la loi du 19 Geo II, c. 37 et par suite de cette abrogation ces dispositions ne sont plus en vigueur.

CHAPITRE VIII

LES GARANTIES DANS LE CONTRAT D'ASSURANCE

Les articles de la loi de 1906 de 33 à 42 sont consacrés à l'étude de la très délicate question des garanties.

Les articles 33, 34, 35 traitent de la nature des garanties, des différentes causes de violation des garanties.

Les articles 35, 36, 38 exposent les principes généraux qui régissent les garanties expresses, c'est-à-dire celles qui sont explicitement exprimées dans la police d'assurance.

Les articles 37, 39, 40, 41 s'occupent des garanties tacites, des garanties qui n'ont pas besoin d'être explicitement indiquées dans le texte de la police et qui doivent être considérées comme tacitement comprises dans tout contrat d'assurance maritime.

Je diviserai cette étude assez longue et souvent délicate en suivant, dans la mesure du possible, l'ordre adopté par le législateur de 1906.

Dans une première partie, j'exposerai la nature de la garantie, ses caractères généraux, les différences qui la sépa-

rent très profondément de la déclaration que nous avons déjà étudiée dans un chapitre précédent, les conditions qui doivent être respectées dans son exécution, les principes qu'il ne faut point perdre de vue pour son interprétation.

Dans une seconde partie, je traiterai des diverses garanties habituellement contenues d'une façon expresse dans la plupart des polices d'assurance anglaises, garantie sur le jour du départ du navire, garantie de neutralité.

Dans une troisième et dernière partie, je résumerai les garanties que les parties n'ont pas besoin d'indiquer d'une façon explicite en rédigeant la police d'assurance et qui sont considérées par la loi anglaise comme tacitement contenues dans tout contrat d'assurance maritime.

PREMIÈRE PARTIE

Nature de la Garantie. — Exécution. — Interprétation.

L'article 33 de la loi est consacré à l'étude de la nature de la garantie.

Art. 33. — 1° Une garantie dans les articles suivants qui traitent des garanties signifie une promesse de garantie, c'est-à-dire une garantie par laquelle l'assuré s'engage à ce qu'une chose donnée soit ou ne soit pas faite, à ce qu'une condition donnée

soit ou ne soit pas remplie, ou par laquelle il affirme ou nie l'existence d'un état de chose particulier ;

2° Une garantie peut être expresse ou implicite (*implied*) ;

3° Une garantie, suivant la définition ci-dessus, est une condition à laquelle on doit se conformer exactement, que cette garantie soit ou ne soit pas essentielle par rapport au risque. Si l'on ne se conforme pas exactement à cette condition, sous réserve d'une disposition expresse contenue dans la police, l'assureur est déchargé de toute responsabilité à partir du moment où s'est produite la violation de la garantie, sans préjudice de la responsabilité qu'il peut avoir encourue à une époque antérieure à cette date.

L'article 37 traite de la violation des garanties.

Art. 34. — 1° L'assuré est dispensé de se conformer à une garantie, lorsque par suite d'une modification dans les circonstances la garantie cesse d'être applicable aux circonstances du contrat, ou lorsque son exécution est rendue illégale par une loi nouvelle ;

2° Quand une garantie a été violée, l'assuré ne saurait se prévaloir du fait qu'il a remédié à cette violation et qu'il s'est conformé à cette garantie avant l'arrivée du sinistre ;

3° L'assureur peut déclarer qu'il renonce à se prévaloir de la violation d'une garantie.

Art. 35. — 1° Une garantie expresse peut être formulée d'une manière quelconque pourvu que l'intention de garantir découle nettement de ses termes ;

2° Une garantie doit être insérée (*included*) ou exprimée par écrit dans la police d'assurance ou doit être contenue dans un document quelconque incorporé à la police par une disposition contenue dans celle-ci ;

3° Une garantie expresse n'exclut pas une garantie implicite à moins qu'elle ne soit incompatible avec elle.

Définition. — Forme de la garantie. — La garantie est une déclaration faite par l'assuré à l'assureur et dont le contenu est inséré dans le texte de la police d'assurance.

Par cette déclaration l'assuré affirme à l'assureur soit l'existence d'un fait présent, d'un état de chose actuel dont il certifie l'exactitude, soit l'absence de telle ou de telle circonstance dont la présence serait de nature à augmenter le risque couvert par la police. — Mais la garantie peut aussi porter sur un fait futur ; l'assuré peut, par exemple, au moment de la passation du contrat d'assurance promettre à l'assureur que telle ou telle condition sera remplie dans l'avenir.

Il faut distinguer avec le plus grand soin la garantie de la déclaration dont nous avons déjà étudié les caractères généraux. La différence entre la déclaration et la garantie est que cette dernière seule figure au recto de la police. Il y a là une condition absolue et qui doit être remplie très strictement pour que l'on puisse considérer l'affirmation de l'assuré comme ayant la valeur d'une garantie. Si cette condition n'est pas satisfaite d'une façon absolue, il faudra considérer la garantie comme une simple déclaration.

Ce principe est depuis très longtemps admis par la jurisprudence anglaise. Son application a soulevé des questions de détail qui ont été résolues en faveur d'une application très stricte et très étroite de la règle. Si la garantie figure sur une feuille de papier indépendante de la police, mais pliée avec cette police, si cette feuille ainsi pliée avec la police est soumise en même temps que celle-ci à la signature des assureurs, il faudra pourtant considérer que la condition nécessaire à l'existence d'une garantie n'a pas été remplie et regarder cette garantie comme une simple déclaration (1). Si la feuille de papier se trouve attachée à la police par un pain à cacheter seulement, la même solution doit être admise (2). Mais on admet qu'une garantie inscrite sur une bande de papier entièrement gommée et fixée à la police ne doit pas être considérée comme une simple déclaration, mais comme une garantie (3).

En faveur de cette interprétation, on peut tirer un argument sérieux des dispositions de l'alinéa 2 de l'article 35 de la loi qui paraît bien viser cette pratique par l'emploi du mot (*included*) inséré.

Les dispositions de ce même alinéa 2 de l'article 35 confirment aussi une pratique admise avant la loi. La garantie peut se trouver, en fait, contenue dans un écrit ou dans un document indépendant de la police à la condition que la

(1) Arnould, *op. cit.*, § 628, note (e). Pearce et Gardner, 1897, 1 QB. 688.

(2) Goddard et East Texas Fire Ins Co (1886), 67 Texas 69.

(3) Beusande et Thames and Mersey Mar Ins Co, 1897, AC. 612.

police contienne une disposition expresse renvoyant à ce document (1).

Il n'est pas nécessaire que le mot garantie (*warranty*) figure dans la police pour qu'une déclaration faite par l'assuré soit considérée comme une garantie. L'article 35 dans son alinéa 1 décide qu'il n'y a pas à tenir compte des termes employés en fait par les parties dans la rédaction de la police d'assurance à la seule condition que des termes employés par les parties dans cette police ressorte très clairement l'intention de créer une garantie.

Une simple indication pourra, dans certains cas, être traitée comme ayant la valeur d'une garantie. La nationalité du navire indiquée par le contenu de la police sera considérée comme ayant l'importance d'une véritable garantie ; mais la désignation du navire sous un nom appartenant à une langue étrangère ne sera pas considérée comme une indication de la nationalité du navire constituant une garantie (2).

Exécution des garanties. — L'obligation que contracte l'assuré en formulant une garantie insérée dans le texte même de la police d'assurance doit être considérée comme très stricte.

Lorsqu'il s'agit d'une simple déclaration, nous l'avons vu précédemment, les cours anglaises peuvent admettre que l'assuré a fait tout son devoir lorsque la déclaration a été respectée dans son esprit. Mais, au contraire, quand

(1) Arnould, *op. cit.*, § 629, note (i).

(2) Dent et Smith, 1869, L R. 4 Q B. 414.

il s'agit d'une garantie soit consentie par l'assuré d'une façon expresse, soit considérée par la loi comme sous-entendue dans la police, les cours doivent se montrer beaucoup plus sévères et n'admettre qu'une exécution tout à fait stricte. L'assuré doit respecter la lettre de la garantie et s'y conformer très étroitement. « La garantie dans un contrat d'assurance maritime, dit Lord Mansfield, est une condition ; si cette condition n'est pas remplie, il n'y a pas de contrat (1). »

« Il n'y aura donc en aucun cas lieu de se demander si la garantie promise par l'assuré à l'assureur est essentielle, si sa violation peut avoir un effet quelconque sur l'étendue du risque couvert par le contrat d'assurance. Il n'est d'aucune importance de savoir dans quel but une garantie a été insérée dans la police d'assurance, car du moment qu'elle y a été introduite, le contrat n'existe pas si elle n'est pas respectée à la lettre (2). »

Lorsqu'une garantie a été violée par l'assuré, celui-ci n'a pas le droit de réclamer une indemnité pour un sinistre survenu après cette violation, même s'il n'existe aucun rapport entre le sinistre et la violation de la garantie (art. 33, al. 3) (3).

Perte survenue avant la violation de la garantie. — L'alinéa 3 de l'article 33 vient mettre un terme à une controverse importante.

(1) Arnould, *op. cit.*, § 632 note (y).

(2) Lord Mansfield. De Hahn et Hartley, T R. 345.

(3) Eldridge, *po. cit.*, p. 146.

Avant le vote de la loi de 1906, la question se posait de savoir si l'assuré pouvait réclamer à l'assureur une indemnité pour une perte survenue avant la violation de la garantie.

Lord Mansfield et Arnould estimaient que dans ce cas il fallait, par suite de la violation de la garantie promise par l'assuré, considérer le contrat comme nul *ab initio*. Phillips et de Hart et Simey admettaient, au contraire, que l'assuré, par le seul fait d'une violation postérieure d'une garantie, ne perdait pas le droit de réclamer une indemnité pour une perte antérieure à cette violation (1).

La loi de 1906 vient de mettre fin à cette discussion et a adopté le point de vue de Phillips et de de Hart et Simey. L'assuré pourra, malgré la violation d'une garantie, réclamer à l'assureur une indemnité pour un sinistre survenu avant cette violation.

Exceptions. — La loi confirme deux exceptions admises par la jurisprudence.

Si la police prévoit une garantie qui puise son utilité dans un état de fait donné, il peut se faire que par suite d'un changement dans les circonstances cette garantie ne présente plus aucun intérêt.

Un des cas qui s'étaient présentés le plus souvent devant les cours anglaises était l'engagement pris par l'assuré en temps de guerre et pour éviter les dangers d'une prise maritime, de faire voyager le navire sous la protection de

(1) I Phillips, 764.771. Arnould, *op. cit.*, 7^e Edit., p. 634. Arnould, *op. cit.*, 2^e Edit., p. 626.

navires de guerre. Un pareil engagement devait être considéré comme sans intérêt après la conclusion de la paix.

Il peut arriver aussi que par suite d'une modification législative l'exécution de l'engagement contracté par l'assuré devienne pour lui impossible, parce qu'il ne pourrait satisfaire à la clause de garantie contenue dans la police qu'en violant une loi et en commettant un acte considéré comme illégal par une loi nouvelle (art. 34, al. 1).

Interprétation. — Les clauses de garantie contenues dans les polices d'assurance maritime devront toujours être interprétées en tenant compte des pratiques et des habitudes commerciales ; il faudra donner aux mots et aux expressions employés le sens qu'ils reçoivent, en général, dans les affaires.

Les cours anglaises ont considéré, par exemple, que le terme fer (*iron*) devait être interprété comme comprenant aussi l'acier (*steel*). L'assuré s'était engagé envers l'assureur à ne pas mettre à bord du navire une quantité de fer supérieure à un chiffre donné. La cour a jugé que l'acier devait être assimilé au fer, car l'intention des parties avait été de limiter dans une certaine mesure un chargement d'une nature particulière (1).

Lorsque l'assuré s'était engagé par une garantie contenue dans la police à ne pas contracter d'assurance pour une somme excédant un chiffre donné, le juge Mathew a décidé que le fait que l'assuré avait contracté une assurance pour

(1) Hart et Standard Marine Insurance Co, 1889, 22 QBD, 499-501.

une somme excédant ce chiffre, mais pour couvrir des risques protégés par des assureurs tombés en faillite, ne devait pas être considéré comme entraînant une violation de cette garantie (1).

(1) General Insurance Co of Trieste et Cory, 1897, 1 QB. 335.

CHAPITRE IX

DES GARANTIES EXPRESSES

La loi de 1906 dans ses articles 36 et 38 s'occupe de deux des plus importantes garanties expresses : la garantie de la neutralité du navire, la garantie portant sur le fait que le navire est en sûreté. Il existe d'autres garanties expresses que l'on rencontre souvent dans les polices d'assurance anglaises.

Nous étudierons en premier lieu les deux garanties expresses dont nous parle la loi de 1906 et nous ajouterons brièvement quelques mots sur les autres garanties pour compléter cette courte étude.

Art. 36. — 1° Quand la chose assurée, soit navire, soit marchandise, est garantie d'une manière expresse comme neutre, il existe une condition implicite que la propriété assurée jouira du caractère de neutralité au commencement du risque et que dans la mesure où l'assuré pourra exercer un contrôle effectif son caractère de neutralité sera conservé ;

2° Quand un navire est garanti comme neutre d'une façon expresse il existe une condition implicite que, dans la mesure où l'assuré pourra exercer un contrôle, le navire sera pourvu des documents nécessaires, c'est-à-dire qu'il sera muni des papiers nécessaires pour établir son caractère de neutralité, que ces papiers ne seront pas falsifiés ou supprimés et qu'il ne sera pas fait usage de faux papiers. Si une perte se produit par suite de la violation de cette condition, les assureurs pourront réclamer la nullité du contrat.

Art. 38. — Quand l'objet de l'assurance est garanti « en bon état » (*well*) ou en sûreté (*in good safety*) à un jour donné il suffit que l'objet ait été en sûreté à un moment quelconque du jour donné.

Garantie de neutralité. — La garantie de la neutralité de l'objet de l'assurance est très importante par suite des très graves conséquences que peut entraîner sa violation.

Par la garantie de neutralité l'assuré s'engage à ce qu'au commencement du risque la chose assurée soit la propriété de commerçants neutres et il doit ensuite faire tout ce qui est en son pouvoir pour que la chose assurée conserve ce caractère (1).

La question soulève des discussions très importantes dont nous nous contenterons d'indiquer brièvement la nature ici, car leur étude sortirait du cadre étroit que nous nous sommes tracé.

(1) Eldridge, *op. cit.*, page 151.

A quel principe faudra-t-il faire appel pour savoir si le propriétaire de la marchandise ou du navire doit être considéré comme neutre? Le principe général admis par les cours anglaises sur cette question est le suivant : « toute personne qui réside et qui fait des affaires dans un pays donné, qui recueille des bénéfices provenant du commerce général de ce pays et qui contribue à la bonne marche de ce commerce doit être considérée comme appartenant à ce pays » (1).

En vertu de ce principe les cours anglaises ont admis qu'un navire appartenant à un américain, marié à une anglaise, résidant en Angleterre et y faisant du commerce, devait être considéré au point de vue commercial comme anglais et non comme américain.

Une autre question délicate soulevée par l'application de l'article 36 de la loi, est celle de la nationalité des sociétés commerciales. La question demanderait pour être étudiée en détail une longue étude. Nous signalerons seulement les divers aspects de la discussion.

En règle générale, la jurisprudence anglaise admet que la nationalité d'une société commerciale doit être considérée comme étant celle du pays dans lequel cette société a été déclarée (2).

Dans une importante affaire récente le juge Mathew a

(1) Arnould, *op. cit.*, § 656, note (c) Opinion de Lord Kenyon dans l'affaire Tabbs et Bendelack, 4 Esp. 109.

(2) Janson Driefontein Consolidated Mines Ltd., 1900, 2 QD 339, 1902, AC 484; Robinson Gold Mining Co et Alliance Ins Co 1901, 2 KB 919; Nigel Gold Mining Co et Hoade, 1901, 2 KD. 849.

décidé qu'une société déclarée dans l'Etat du Natal ne devait pas être considérée comme ayant acquis la nationalité transvaalienne par suite du seul fait que cette société, avait opéré une deuxième déclaration dans l'Etat du Transvaal pour pouvoir y être admise à agir en justice en son nom (1).

Lord Lindley, dans son jugement de l'affaire *Janson et Driefontein Gold Mining Co*, estime qu'en temps de guerre il faut surtout considérer, pour établir la nationalité d'une société, le pays dans lequel se trouve le centre d'affaire principal de cette société (2).

Documents nécessaires. — L'alinéa 2 de l'article 36 pose pour l'assuré l'obligation de munir le navire de tous les documents nécessaires pour qu'il puisse établir facilement la réalité de son caractère de neutre. Il est très important que le navire puisse, en cas de visite par un navire de guerre de l'une des nations en guerre, justifier facilement et efficacement de sa situation de neutre ; il faut que le capitaine puisse prouver que le navire est neutre et doit être respecté.

Pour que la garantie de neutralité soit une protection sérieuse pour l'assureur, il faut que l'assuré soit obligé de munir le navire de tous les documents nécessaires pour établir cette neutralité.

Le principe général, imposant cette obligation à l'assuré

(1) *Nigel Gold Mining Co et Hoade*, 1901, 2 KB. 849.

(2) *Janson et Driefontein Gold Mining Co*, 1904, AC. 505 ; — Voir, *De Beers Consolidated Mines Ltd et Hoade*, 1906, AC. 455.

envers l'assureur, était déjà reconnu avant le vote de la loi de 1906 et la jurisprudence anglaise admettait que l'assuré devait satisfaire à cette obligation et devait veiller à ce que le navire fut nanti de tous les documents utiles. Mais si le principe était admis d'une façon générale et n'était pas contesté, la question était plus délicate et la solution beaucoup plus douteuse quand il fallait déterminer d'une façon plus nette l'étendue de l'obligation de l'assuré et les conséquences juridiques d'une violation de cette obligation de sa part.

L'alinéa 2 de l'article 36 vient d'une façon très nette de mettre fin à ces difficultés. Il apporte deux restrictions à l'application de la règle générale.

Par la première, il décide que l'assuré ne pourra pas être rendu responsable d'une violation de cette obligation lorsqu'il n'était plus en son pouvoir de prévenir cette violation.

L'assuré qui contracte une police d'assurance sur des marchandises pourra, dans la police, garantir le navire qui doit transporter la marchandise assurée comme neutre, mais il ne pourra pas être considéré comme ayant violé cette garantie, si le navire ne se trouve pas muni en fait des documents nécessaires pour établir sa qualité de neutre, pourvu que cette absence de documents ne provienne pas d'une faute qui puisse lui être imputable.

Le même alinéa décide en second lieu que l'assureur ne pourra demander la nullité du contrat d'assurance maritime en cas de violation de cette obligation que dans le cas où la perte a été causée par cette violation.

Avant le vote de la loi de 1906 les opinions étaient diverses. Les uns voulaient considérer le contrat comme étant de ce fait nul *ab initio*, si l'assuré ne veillait pas à ce que le navire fût muni des documents nécessaires pour prouver sa neutralité ; les autres, au contraire, admettaient la théorie que devait confirmer la législation nouvelle (1).

Arnould indique parmi les principaux documents nécessaires pour établir la situation de neutralité du navire :

a) Le drapeau : le navire que l'assuré a garanti comme étant neutre ne doit porter qu'un drapeau d'une nation neutre au début du risque.

b) Passeport : certificat délivré par les autorités de la nation neutre ; sa forme varie avec les traités internationaux qui unissent les divers pays.

c) Certificat d'enregistrement du navire : le certificat établit le nom du propriétaire du navire et le port d'attache.

d) L'acte de vente : l'acte de vente peut être très utile, lorsque, le navire ayant été construit dans l'un des pays belligérants, sa forme et sa construction pourraient facilement le faire considérer comme appartenant à ce pays.

f) Rôle de l'équipage.

g) Livre du bord.

h) Charte-partie.

i) Patente de santé, etc.

Pourtant l'absence de l'un de ces divers documents ne devrait pas être regardée comme entraînant inévitable-

(1) Arnould, *op. cit.*, § 661, note (y) ; — De Hart et Simey, *op. cit.*, page 46, note (t).

ment la preuve de la violation de l'obligation, qui pèse sur l'assuré de munir le navire de tous les documents nécessaires, il y a là une question de fait dont la solution doit, dans une très large mesure, dépendre des faits de la cause. Il importe aussi de remarquer que cette obligation ne pèse pas sur l'assuré qui a garanti la neutralité de la marchandise (1); mais le propriétaire de la marchandise qui aurait garanti la neutralité du navire qui doit la transporter, devrait être considéré comme soumis à cette obligation (2) (voir d'ailleurs *supra*, page 122).

L'article 36, alinéa 2, ajoute que les papiers de bord ne doivent être ni falsifiés ni détruits. Si les papiers étaient falsifiés ou détruits, cela pourrait exposer le navire à une capture ou le mettre dans l'impossibilité de prouver d'une d'une façon efficace son identité (3).

Le navire violerait aussi cette garantie de neutralité promise par l'assuré à l'assureur, s'il était porteur de contrebande de guerre, s'il violait ou essayait de violer un blocus, s'il résistait au droit de visite de l'un des belligérants.

Autorité du jugement étranger. — Le jugement de prise rendu par une cour étrangère doit-il être regardé comme faisant preuve, en Angleterre, des faits sur lesquels repose la condamnation ?

La jurisprudence anglaise admet que le jugement rendu par une cour étrangère compétente en la matière doit être

(1) Arnould, *op. cit.*, § 661, note (i).

(2) Baring et Claggett, 2 B-P. 201.

(3) Arnould, *op. cit.*, § 666, note (f).

considéré comme formant une preuve des faits sur lesquels la décision de la Cour étrangère se trouve fondée. Cette solution souffre certaines exceptions et n'est pas d'ailleurs sans rencontrer de très sérieux adversaires.

Garantie que le navire est en sûreté. — L'assureur, pour se trouver efficacement protégé contre les pertes qui peuvent être survenues à son insu avant un jour donné, exige souvent de l'assuré la garantie en sûreté (*all safe, in good safety, well*) à une date donnée. Par cette garantie il a la certitude de ne pas être exposé à supporter un dommage par suite d'une perte ou d'une avarie arrivée avant cette date.

La loi de 1906, dans son article 38, décide que, si à un moment quelconque de la journée fixée dans la police le navire se trouvait en sûreté, il faut considérer l'assuré comme ayant satisfait à la garantie promise à l'assureur (1). Si, par exemple, l'assurance est contractée à trois heures de l'après-midi et si le même jour le navire s'est perdu à huit heures du matin, il n'y a pas eu de la part de l'assuré violation de la garantie (2).

Garantie portant sur la présence du navire dans un port donné ou dans un port quelconque. — La garantie :

(1) Eldridge, *loc. cit.*, page 149.

(2) Blackhurst et Cockell, 3 TR. 360.

« dans un port (*in port*) » figure souvent dans la rédaction des polices d'assurance maritime anglaises. L'interprétation de ces dispositions varie selon que l'assurance a été contractée sous la forme d'une police à temps ou d'une police au voyage.

Dans le premier cas, par port il faudra entendre un port quelconque ; au contraire, dans le second, la garantie est beaucoup plus précise dans ses effets, car elle devra être interprétée comme signifiant que le navire se trouve dans le port de départ fixé dans l'itinéraire du voyage garanti par la police.

Garantie portant sur la date du départ. — Cette garantie, à laquelle la loi de 1906 ne fait pas allusion, figure souvent dans les polices d'assurance anglaises et, comme ses effets sont très importants et que son application a donné lieu à des difficultés, nous jugeons opportun d'y consacrer quelques lignes.

L'assureur a un grand intérêt à être fixé d'une façon certaine sur la date de départ du navire. La modification de la date du départ peut changer profondément les conditions du risque assuré. Le voyage, qui devait être entrepris à une époque favorable à la navigation, peut se trouver retardé et peut être remis à une époque critique de l'année.

Dans beaucoup de voyages les risques sont plus grands pendant les mois d'hiver que pendant les mois d'été ; (l'année est souvent divisée par les assureurs en deux par-

ties : risques d'hiver, risques d'été : *winter risks*, *summer risks*, et la prime, établie en tenant compte de la saison, plus élevée pendant les mois d'hiver) (1).

Les cours anglaises se montrent d'ailleurs excessivement rigoureuses et elles interprètent cette garantie d'une façon particulièrement stricte.

Pour que le départ du navire puisse être considéré comme donnant satisfaction à cette clause de garantie, pour qu'il y ait véritablement départ (*sailing*) du navire, il faut que les trois conditions suivantes soient remplies d'une façon efficace.

1° Le navire doit être prêt et équipé pour la première escale du voyage, si le voyage est considéré comme divisible, et pour le voyage tout entier, si le voyage n'est pas divisible.

Il faut que le navire ait les provisions et l'équipage nécessaires et soit prêt à entreprendre le voyage (voir plus loin la garantie de navigabilité du navire) ;

2° Le navire doit effectivement lever l'ancre et commencer le voyage ;

3° Quand le navire lève l'ancre, le capitaine du navire doit avoir l'intention de commencer le voyage immédiatement. Il y a là, quelquefois, une question d'intention dont la solution peut présenter de sérieuses difficultés (2).

Lorsque l'assuré a employé les expressions, partir de,

(1) Arnould, *op. cit.*, § 641.

(2) Eldridge, *op. cit.*, § 148.

(*to sail from, to depart*) l'interprétation donnée par la jurisprudence est encore plus étroite.

Le fait de lever l'ancre et de se diriger vers l'entrée du port doit être considéré comme insuffisant ; il faut que le navire ait quitté effectivement le port, car telle a été l'intention des parties en employant ces termes.

Lorsqu'un voyage assuré se divise en plusieurs parties, par exemple la première partie du voyage s'effectuant sur une rivière et la seconde en pleine mer, il suffira, pour que la garantie donnée par l'assuré dans la police soit respectée, que les diverses parties du voyage soient accomplies dans les conditions normales consacrées par les habitudes du commerce. Si, par exemple, la première partie du voyage faite sur un fleuve s'effectue en général avec un équipage réduit, l'assuré ne violera pas la garantie donnée à l'assureur en ne munissant le navire, pendant la première période du voyage, que d'un équipage réduit et conforme aux nécessités de la navigation fluviale (1).

(1) Bouillon et Lupton, 1863, 33, LJCP. 37.

CHAPITRE X

DES GARANTIES TACITES

Art. 37. — Il n'existe pas de garantie tacite portant sur la nationalité du navire ou sur le maintien de cette nationalité pendant toute la durée du risque.

Cette disposition de la loi de 1906 met fin aux incertitudes qu'avait entraînées la jurisprudence anglaise (1). Certains auteurs, et Arnould entre autres, estimaient que, même dans le cas où la police ne contenait pas une garantie expresse portant sur la neutralité du navire, il existait dans toute police d'assurance maritime contractée par le propriétaire du navire une garantie qui obligeait celui-ci à veiller à ce que le navire, en cas de saisie, fût pourvu de tous les documents nécessaires pour établir sa situation de neutre. Si l'absence de ces documents était considérée par une cour étrangère comme constituant l'une des bases du jugement de condamnation qui frappait le navire, l'assuré

(1) Dent et Smith, 1869. L R. 4, QB. 414.

perdait le droit de réclamer son indemnité à l'assureur.

Cette exception n'étant pas signalée par la loi de 1906, il faut considérer la question comme définitivement réglée (1).

Garantie de navigabilité du navire assuré. — Les articles 39 et 40 traitent de l'un des points de la législation anglaise sur les assurances les plus délicats : la question de la navigabilité du navire assuré et de la garantie due par l'assuré sur ce point en l'absence de toute disposition expresse dans la police.

Art. 39. — 1° Dans une police d'assurance au voyage (*voyage policy*) il existe une garantie tacite qu'au commencement du risque le navire sera en bon état de navigabilité pour l'entreprise particulière assurée ;

2° Si l'effet de la police commence pendant que le navire est dans un port, il existe une garantie tacite portant qu'au commencement du risque le navire sera en état d'affronter les dangers ordinaires du port ;

3° Quand la police d'assurance porte sur un voyage qui est accompli en plusieurs parties pendant lesquelles le navire requiert de différentes espèces ou de plus complètes préparations ou armements, il existe une garantie implicite qu'au commencement de chacune de ces parties le navire sera en bon état de navigabilité par rapport à la préparation et à l'armement nécessités par cette partie du voyage ;

(1) De Hart et Simey, *op. cit.*, page 46 et 47.

4° Un navire est considéré comme en bon état de navigabilité quand il est d'une manière raisonnable en état de supporter les dangers de la mer pour le risque assuré ;

5° Dans une police à temps, il n'existe pas de garantie tacite portant que le navire sera en bon état de navigabilité à un moment donné du risque ; mais, quand à la connaissance de l'assuré le navire prend la mer dans un état d'innavigabilité, l'assureur n'est pas responsable pour toute perte provenant de cette innavigabilité.

Art. 40. — 1° Dans une police sur facultés ou autres biens mobiliers, il n'existe pas de garantie tacite portant que les marchandises ou les meubles assurés seront en bon état de navigabilité ;

2° Dans une police au voyage sur facultés ou autres meubles, il existe une garantie tacite portant que le navire non seulement sera en bon état de navigabilité en tant que navire, mais encore qu'il sera capable de transporter convenablement ces marchandises ou ces meubles au port de destination fixé dans la police.

Dans toutes les polices d'assurance anglaises contractées pour couvrir les risques d'un voyage donné, qu'il s'agisse d'une police sur corps ou d'une police sur facultés, il existe au profit de l'assureur une garantie tacite que le navire sera, au commencement du voyage ou au moment à partir duquel la police entre en vigueur, dans une situation lui permettant d'entreprendre le voyage assuré dans des conditions de navigation normales. La question de la

navigabilité du navire est une question très importante dans l'étude de la jurisprudence anglaise du contrat d'assurance maritime, parce que son application pratique soulève de très importantes difficultés.

La définition de ce qu'il faut entendre par navigabilité du navire nous est donnée par l'alinéa 4 de l'article 39.

« Un navire est considéré comme en bon état de navigabilité
« quand il est d'une manière raisonnable en état de supporter les
« dangers de la mer pour le risque assuré. »

La question de la navigabilité du navire nous apparaît donc comme en grande partie une question de fait, et, pour apprécier l'état de navigabilité du navire, il faudra tenir un très grand compte des diverses conditions de la cause. La navigabilité d'un navire pourra varier très profondément avec le voyage assuré, avec la nature du navire, son âge, avec l'époque et la durée du voyage.

La garantie de navigabilité du navire est considérée comme implicitement contenue dans toutes les polices d'assurance maritime passées pour protéger l'assuré contre les dangers d'un voyage donné.

D'ailleurs dans une police d'assurance au voyage l'assuré pourrait par une disposition contenue dans la police d'assurance écarter cette garantie, mais il importerait que les termes employés par l'assuré dans la rédaction de cette disposition fussent très clairs et très décisifs, car les cours

anglaises interpréteraient une obscurité même faible comme un argument en faveur de l'existence de la garantie de navigabilité (1).

La garantie de navigabilité du navire figure aussi implicitement dans les polices d'assurance maritime qui ont pour objet de protéger des marchandises pendant un voyage donné. Le propriétaire de la marchandise qui contracte une police d'assurance contre les risques d'un voyage donné doit donc garantir à l'assureur le bon état de navigabilité du navire sur lequel la marchandise doit être transportée.

Il y a là une disposition beaucoup plus théorique que pratique, car dans la pratique des affaires l'assureur qui a accepté l'assurance de marchandises pour un voyage donné payera en cas de perte ou de sinistre une indemnité à l'assuré et agira ensuite en vertu de la subrogation contre le propriétaire du navire (2).

Mais l'article 40 alinéa 1^{er} décide que le propriétaire qui a fait assurer sa marchandise n'est pas tenu de garantir l'état de navigabilité de celle-ci.

Renonciation de l'assureur à se prévaloir d'une violation de la garantie. — Les assureurs peuvent renoncer à

(1) Quebec Marine Insurance Co et Commercial Bank of Canada, 1870, LR. 3 PC. 234; — Greenock SS Co et Maritime Insurance Co Ltd. 1903, 1 KD, 367 (opinion du juge Bigham); — Sleigh et Tyser, 1900, 2 QB, 333.

(2) Brooking et Mandslay, 1888, 38 ChD 642. — Sleigh et Tyser, 1900, 2 QB 336 (opinion du juge Bigham : mais cette pratique habituelle n'a pas pour effet de supprimer l'obligation de principe qui pèse sur l'assuré).

se prévaloir dans certains cas d'une violation de la garantie implicite de navigabilité de la part de l'assuré par un mémorandum endossé sur la police (voir art. 34, al. 3) (1).

Polices à temps. — Le principe admis par l'ancienne jurisprudence anglaise était que la garantie tacite de navigabilité du navire devait être considérée comme figurant indistinctement dans toutes les polices d'assurance maritime. Dans les polices au voyage comme dans les polices à temps, il fallait admettre sans distinction l'obligation pour l'assuré dans tous les cas de garantir à l'assureur l'état de navigabilité du navire protégé par le contrat d'assurance. Mais cette ancienne jurisprudence, sous la pression des nécessités pratiques, était bientôt modifiée par une série de décisions nouvelles, et les cours anglaises admettaient qu'il fallait restreindre l'application du principe général de la garantie tacite de navigabilité aux polices d'assurance maritime portant sur un voyage donné (2).

Quand il s'agissait de polices d'assurance à temps, le principe était difficilement applicable. Le navire se trouvait en général en pleine mer au moment où le contrat d'assurance entrait en vigueur; l'assuré ne pouvait exercer aucun contrôle, ni se renseigner sur la situation réelle du navire au point de vue de sa navigabilité. Pourtant pour ne pas encourager la fraude de la part de l'assuré la jurisprudence considérait qu'il ne devait pas être admis à prétendre

(1) Jugement de Tindal (Dixon et Salder 1841, 8 M.-W. 895, 900.)

(2) Gibson et Smalt, 1853, 4 HLC, 353; — Thompson et Hopper, 1856, 6 E. B. 172; Dudgeon et Pembroke, 1877, 2 App. Cas. 284.

à une indemnité lorsque la perte ou le sinistre avait été causé par une faute grave et volontaire de sa part : par exemple, s'il avait fait prendre la mer au navire dans un état d'innavigabilité certain et avec une intention coupable (1).

L'art. 35 alinéa 3 vient aggraver la situation de l'assuré. Il décide qu'il suffit que le navire ait pris la mer dans un état d'innavigabilité certain et que l'assuré ait été informé de la situation du navire.

De Hart et Simey dans leur 8^e édition de l'ouvrage d'Arnould citent un exemple pour illustrer cette modification apportée par la nouvelle législation de 1906 sur ce point.

Supposons que l'assuré, connaissant l'état d'innavigabilité certain du navire, lui ordonne pourtant de prendre la mer, parce qu'il a de très graves raisons de craindre une attaque des navires ennemis contre le port dans lequel se trouve le navire assuré. La jurisprudence antérieure à la loi de 1906 aurait considéré que dans un cas de ce genre l'assuré ne devait pas être regardé comme ayant compromis par ses actes la valeur du contrat d'assurance ; au contraire, en cas de sinistre causé par l'innavigabilité du navire, la loi de 1906 dans un cas pareil considère que l'assureur doit être exonéré de toute responsabilité (2).

(1) Thompson et Hopper, 1856, 6 E.-B., 172. — Trunder, Anderson and Co et Thames and Mersey Marine Insurance Co (CA) 1898, 2 QB, 114.

(2) De Hart et Simey, dans leur très longue note de leur huitième édition d'Arnould, 8^e Ed., *op. cit.*, § 697 note (g).

Divers éléments de la navigabilité du navire. — Le premier élément qu'il importe de considérer est l'état du navire. Quand doit-on considérer un navire comme en bon état de navigabilité ? La question est en grande partie une question de fait et la solution très variable. Un navire peut être considéré comme en état de navigabilité pour un voyage donné et ne pas être considéré comme tel pour un voyage plus long et plus dangereux. Un navire destiné à un voyage au long cours doit répondre à des exigences beaucoup plus strictes qu'un navire qui se livre au cabotage.

En second lieu, il faudra tenir compte de la catégorie à laquelle appartient le navire donné. Si un assureur consent à assurer pour un voyage maritime un navire destiné à naviguer habituellement sur une rivière, il ne saurait en cas de sinistre prétendre que le navire assuré ne répondait pas aux conditions ordinairement requises pour les navires qui se livrent au commerce maritime, il suffit que l'assuré ait fait son possible pour mettre le navire en mesure d'entreprendre un voyage maritime (1).

Il faut rechercher quels sont les risques contre lesquels la police d'assurance protège l'assuré. Si, par exemple, l'assureur a garanti le propriétaire d'un chargement de bétail contre les périls de la mer et contre la mortalité du bétail pendant la durée du voyage, le navire devra pour pouvoir être considéré comme en bon état de navigabilité répondre

(1) *The Voltigern*, P. 156 ; — *Clapham et Langton*, 1864, 34. L.J. Q.B. 46.

à toutes les exigences nécessaires pour une exécution satisfaisante de ce genre de transport.

Si la ventilation, par exemple, des entreponts dans lesquels se trouvent les troupeaux est insuffisante, l'assureur pourra demander la nullité de la police par suite de la violation par l'assuré de la garantie tacite de navigabilité du navire. Au contraire, si l'assurance porte seulement sur les risques de guerre et non sur la mortalité, l'absence d'une ventilation suffisante ne saurait entraîner l'exonération de l'assureur (1).

Si l'assurance porte sur un chargement de viandes dont le transport ne peut être assuré que par l'usage d'appareils frigorifiques fonctionnant régulièrement pendant toute la durée du transport, l'assuré devra garantir que le navire est pourvu d'appareils convenables et que ces appareils se trouvent dans de bonnes conditions au moment du départ du navire. La garantie, par application du principe général de la matière, ne porte pas que les appareils continueront à fonctionner d'une façon régulière pendant toute la durée du voyage (2).

Le navire ne devra pas être regardé comme navigable si le chargement est excessif et si cette circonstance est de

(1) *Sleigh et Tyser*, 1900, 2 QB, 333. Pourtant si l'on interprète l'alinéa 2 de l'article 40 de la loi de 1906 d'une façon littérale, on pourra être amené à considérer que même dans ce dernier cas, l'assureur a le droit de faire annuler le contrat. *Arnould*, 712, note de de Hart et Simey, page 874, note (b).

(2) *The Maori King*, 1895, 2 QB. 550.

nature à compromettre la sécurité de la navigation (1).

Le navire devra, au moment de quitter le port de départ, être muni de tous les objets nécessaires pour la navigation et pour le voyage qu'il va entreprendre ; il devra être pourvu de voiles, agrès, provisions, etc.

Lorsqu'il s'agit d'un navire à vapeur, la garantie de navigabilité doit porter aussi sur l'état des machines ; les chaudières doivent se trouver en bon état et les machines fonctionner normalement (2).

Doit-on considérer le transport de produits pharmaceutiques comme faisant partie des divers objets dont le navire doit être muni au moment de quitter le port de départ pour pouvoir être considéré comme en bon état de navigabilité ? Des dispositions établies par la loi de 1894 sur la marine marchande déterminent quels sont les produits pharmaceutiques dont un navire doit être muni pour effectuer certains voyages, mais il ne semble pas que l'absence de produits pharmaceutiques, en violation des dispositions de 1894, puisse être considérée comme une violation de cette garantie.

Le navire doit avoir à bord la quantité de charbon nécessaire pour l'accomplissement du voyage assuré. Si, par suite, d'un manque de charbon, le capitaine se trouve dans l'obligation de détruire une partie du chargement pour s'en servir comme de combustible, la responsabilité de l'assureur

(1) *Foley et Tabor*, 1864, 2 F.-F 663. — aux Etats-Unis. *The Frey*, 1899, 92 Fed. Rep 667.

(2) *Quebec Marine Insurance Co et Commercial Bank of Canada*, 1870, LR. 3 P.C. 234.

ne sera pas engagée, si la provision de charbon n'était pas suffisante au moment où le navire a quitté son port de départ (1).

Nous étudierons plus loin la question du combustible lorsque le voyage est considéré comme divisé en plusieurs parties.

Mais il ne faudrait pas considérer comme une violation de la garantie de navigabilité due par l'assuré une négligence commise au moment du départ du navire mettant le navire dans un état d'innavigabilité, si cette négligence peut-être immédiatement réparée.

Par exemple si au moment de quitter le port l'équipage a laissé par mégarde un sabord de charge ouvert, ce fait ne saurait être considéré comme une violation de la garantie, mais ce fait constituerait bien une violation de cette garantie, si le chargement avait été placé de telle manière qu'il fût impossible ou très difficile d'opérer rapidement la fermeture de ce sabord (2).

Le capitaine et l'équipage. — La garantie de navigabilité porte aussi sur le capitaine et sur l'équipage. Le capitaine doit être capable de diriger et de conduire convenablement le navire pendant le voyage couvert par la police. Il faut que ses capacités soient en rapport avec le voyage que doit effectuer le navire. Il y a là encore une question de fait et la capacité du capitaine doit être considérée comme tout à

(1) *Greenock SS Co et Maritime Insurance Co*, 1903, 2 KB. 657.

(2) *Hedley et Pinkney and Sons SS Co (CA)* 1892, 1 QB. 58; — *Gibroy et Price*, 1893, AC, 56.

fait relative. Si l'entreprise est longue et dangereuse, l'assuré doit veiller avec soin à ce que le capitaine soit choisi convenablement. Il suffit d'ailleurs que le capitaine réponde à cette condition au moment du départ du navire.

L'équipage doit aussi être suffisant pour le voyage assuré ; le nombre d'hommes et leur capacité variant avec le voyage entrepris.

Pilote. — La question du pilote soulève des difficultés beaucoup plus délicates. Nous ne pouvons pas étudier en détail la jurisprudence sur cette question. Nous la résumerons brièvement en indiquant les difficultés.

Considérons en premier lieu le moment du départ ; si les usages maritimes ou les règlements estiment que l'emploi d'un pilote à la sortie du port de départ est utile pour la sûreté de la navigation du navire assuré, celui-ci devra faire usage d'un pilote et il faudrait considérer l'absence de pilote dans ces conditions comme une violation certaine de la garantie de navigabilité.

Pour entrer ou sortir d'un port intermédiaire le navire n'a pas besoin de faire usage d'un pilote. Cette solution paraît s'imposer par suite de l'application du principe général de la matière, car la garantie de navigabilité ne doit porter que sur l'état de navigabilité du navire au moment où il quitte le port de départ du voyage assuré. Mais pourtant, malgré la clarté de cette application, il y a dans la jurisprudence anglaise des hésitations. Certains estiment que l'usage d'un pilote serait une condition de cette ga-

rantie lorsque l'usage de ce pilote est considéré comme obligatoire par une loi. Il paraît pourtant difficile d'expliquer ces divergences lorsqu'on songe au principe général applicable à la garantie de navigabilité et sur lequel nous avons insisté à plusieurs reprises.

Divisibilité du voyage. — Art. 39, alinéa 3.

Le système qui consiste à considérer le voyage assuré comme divisé en plusieurs parties pour l'application de la garantie de navigabilité a été pour la première fois nettement posé par le juge Packe dans l'affaire *Dixon et Sadler* (1). « Si le voyage est de nature à demander un nombre d'hommes d'équipage différent ou un équipement différent pour l'accomplissement de certaines des parties du voyage, comme, par exemple, s'il s'agit d'un voyage qui comprend la descente d'une rivière et un trajet en mer, il sera suffisant pour que l'assuré satisfasse à la garantie, que le navire soit au commencement de chacune de ces parties convenablement armé et pourvu des hommes d'équipage nécessaires à sa conduite pendant cette partie du voyage. »

Par exemple, un navire, qui est assuré pour un voyage de Lyon à Galatz, pourra être pourvu pendant sa descente du Rhône d'un équipage réduit suffisant pour le trajet à exécuter sur le fleuve (2).

Le système qui consiste à regarder le voyage accompli

(1) *Dixon et Sadler*, 5 M.-W. 405.

(2) *Bouillon et Lupton*, 33 4 JCP. 37.

par le navire comme divisé en un certain nombre de parties pour l'application pratique de la garantie de navigabilité a donc été en premier lieu appliqué lorsqu'il existait, en fait, dans le voyage assuré deux ou plusieurs parties nettement distinctes.

Mais ce principe ne devait pas tarder à recevoir bientôt une application très intéressante rendue nécessaire par le développement des relations maritimes et de la navigation à vapeur.

Lorsqu'un navire à vapeur doit entreprendre un voyage d'une certaine longueur, il est obligé d'emporter une provision de charbon très considérable et cette obligation a pour effet de réduire d'une manière très sensible l'importance de son chargement.

Si l'on interprète strictement le principe primitif de la garantie de la navigabilité, on est entraîné à soutenir que le navire doit en quittant son port de départ emporter dans ses soutes la quantité de charbon nécessaire à l'accomplissement du voyage tout entier. Avant le vote de la loi de 1906 et avant l'évolution de la jurisprudence que cette loi est venue confirmer, dès qu'un voyage maritime avait une certaine importance, l'application stricte du principe de la garantie pouvait avoir une influence désastreuse sur les entreprises maritimes, car elle avait pour effet de diminuer l'importance du fret.

Il fallait donc trouver un moyen pour concilier les nécessités de la pratique avec le respect du principe de la garantie de la navigabilité du navire au moment de son départ.

Les cours anglaises firent appel à l'idée de divisibilité du voyage assuré. On peut pour les nécessités du ravitaillement du navire en charbon considérer le voyage comme divisible en plusieurs parties. L'assuré sera seulement obligé de veiller à ce que son navire, au commencement de chacune de ces parties, ne quitte le port intermédiaire qu'après avoir été pourvu d'une quantité de charbon suffisante pour l'accomplissement de cette partie de son voyage.

Trois décisions de la Cour d'appel (1) ont fait l'application de cette nouvelle théorie et ont établi la règle en vertu de laquelle lorsque un navire à vapeur part pour entreprendre un long voyage avec une provision de charbon suffisante seulement pour une partie de voyage, l'assuré ayant l'intention de prendre du charbon à un port intermédiaire, il faut considérer le voyage comme divisé en plusieurs parties pour le ravitaillement en charbon du navire assuré.

Le juge Smith s'exprime ainsi en rendant son jugement dans l'affaire *the Voltigern* : « A mon avis, quand une question de navigabilité s'élève soit entre le propriétaire du navire et son assureur, soit entre le propriétaire du navire et le propriétaire du chargement en vertu d'un contrat d'affrètement, et quand l'assureur ou le propriétaire du chargement établit que le navire au commencement du voyage n'était pas muni de la quantité de charbon nécessaire pour l'accomplissement du voyage tout entier, le propriétaire du

(1) Thin et Richards, 1892, 2 QB. 141 ; — *The Voltigern*, 1899, P. 140 ; — *Greenock SS Co et Marine Ins. Co* 1903, 2 KB. 657.

navire doit pour répondre à ce moyen de défense, qui doit être regardé comme suffisant, prouver qu'il a divisé le voyage en un certain nombre de parties dans le but de faire du charbon par suite des nécessités de l'entreprise et qu'au commencement de chacune de ces parties le navire avait à bord une quantité de charbon suffisante pour cette partie du voyage, autrement dit était en bon état de navigabilité pour cette partie (1). »

Ce système, qui consiste à diviser le voyage en plusieurs parties, se trouve confirmé par les dispositions de l'alinéa 3 de l'article 39 de la loi de 1906.

Détermination des diverses parties du voyage. — Mais cette pratique consacrée par la loi de 1906 soulève une question délicate.

On admet que pour le ravitaillement en charbon du navire le voyage pourra être considéré comme divisible, lorsque cette division du voyage en plusieurs parties sera nécessaire. Mais dans quelles conditions faudra-t-il déterminer ces diverses escales ? Faut-il accorder au propriétaire du navire, à l'assuré, le droit de diviser à son gré en plusieurs parties le voyage assuré ?

La loi de 1906 est malheureusement muette sur cette délicate question ; elle ne fait pas allusion à la réglementation de la divisibilité du voyage assuré.

Dans l'affaire du *Volltignern*, le juge Barnes paraissait admettre dans son jugement qu'il fallait accorder au capitaine

(1) The *Volltignern*, 1899, P. 155.

du navire le droit de décider dans quelle mesure le voyage serait divisible et quels seraient les ports fixés pour faire du charbon (1). Mais il y avait là une théorie dangereuse pour l'assureur qui se trouvait soumis à l'assuré, puisque celui-ci, par l'intermédiaire de son capitaine, pouvait diviser arbitrairement et à son gré le voyage assuré.

La Cour d'Appel n'a pas voulu admettre cette thèse trop favorable à l'assuré ; elle a jugé que, pour décider si un voyage devait être regardé comme divisé en plusieurs parties, il ne fallait point considérer la volonté de l'assuré, mais la longueur du voyage assuré. Le juge Smith, dans son jugement, s'exprime ainsi : « Dans chaque cas particulier, il importe d'établir quelles sont les diverses escales nécessitées par le ravitaillement en charbon, par la nature de l'entreprise. »

Il faut considérer cette pratique comme une atténuation consacrée par la loi de 1906 en faveur de l'assuré, entraînée par le développement de la navigation à vapeur. Il faudrait donc admettre que l'assuré a le droit, bien que dans la pratique le voyage assuré soit en général considéré comme divisé, de munir le navire d'une quantité de charbon suffisante pour le voyage tout entier au moment de son départ au commencement du voyage. L'assureur, dans ce cas, ne saurait invoquer l'usage établi d'une façon constante par les habitudes commerciales de diviser le voyage donné en plusieurs parties, si le navire se trouvait, par suite de cir-

(1) 1899, P. 140.

constances fortuites, ne plus avoir une quantité de charbon nécessaire pour terminer le voyage. Cette pratique créée pour améliorer la situation de l'assuré ne saurait avoir pour effet d'entraîner pour lui des conséquences aggravantes (1).

Preuve de l'innavigabilité du navire. — Le fardeau de la preuve, en cas de violation prétendue de cette garantie, doit reposer sur l'assureur. Il lui appartiendra donc de prouver que l'assuré a commis une violation de la garantie et que le navire a quitté son port de départ en état d'innavigabilité. La preuve sera pour lui souvent très difficile. Pourtant, si immédiatement après son départ le navire se trouvait dans l'impossibilité de tenir la mer sans que l'assuré puisse invoquer la survenance d'une tempête ou d'un gros temps, il faudrait considérer un tel fait comme déplaçant le fardeau de la preuve et l'assuré devrait prouver que l'incapacité du navire à tenir la mer provient d'une cause particulière et n'est pas le résultat de l'état d'innavigabilité du navire au moment du départ (2).

L'assuré ou l'assureur pour faire la preuve de l'état de navigabilité ou d'innavigabilité du navire peut faire appel au témoignage des personnes chargées de surveiller ou d'examiner le navire.

La solution de la question appartient au jury.

Garantie de la légalité du risque. — La police d'assu-

(1) *Greenock SS Co et Maritime Ins. Co* 1903, 2 KB. 657 (opinions de Vaughan, Williams et Romer).

(2) *Pickup et Thames Ins. Co* 1878, 3 QBD. 594. *Ajum Goolam Hoosen et Union Mar Ins. Co* 1901, AC. 362.

rance contient une seconde garantie tacite : la garantie du caractère légal du risque assuré.

L'article 41 s'exprime ainsi :

Il existe une garantie tacite que le risque assuré est un risque qui n'est pas contraire aux lois et, dans la mesure où le contrôle de l'assuré peut s'exercer en cette matière, l'entreprise doit être conduite d'une manière légale.

Il faut rapprocher de cette disposition l'alinéa 1^{er} de l'article 3 de la loi.

Sous réserve des dispositions de cette loi, tout risque maritime conforme aux lois peut faire l'objet d'un contrat d'assurance. (1)

Il importe d'établir l'étendue de l'obligation que fait peser sur l'assuré l'existence de cette garantie implicite dans le contrat d'assurance et de dégager dans quel cas on doit considérer le risque maritime assuré comme illégal. Une distinction s'impose en premier lieu : Le mot illégal est souvent employé dans un sens particulier. On entend par opérations illégales les opérations qui se trouvent constituer une infraction au droit international en cas de guerre. L'usage de ce terme n'est pas heureux. Lorsqu'il y a violation du droit international, il n'y a pas, à proprement parler, illégalité ; mais cette situation peut entraîner des conséquences graves pour le propriétaire du navire ou de la marchandise, confiscation, etc... Cette violation n'a pas pour effet d'entraîner

(1) Foster et Steele, 2 Bing. NC. 892.

la nullité du contrat d'assurance qui doit être considéré comme valable en principe ; nous verrons plus loin les exceptions qu'il faut apporter à ce principe.

Illégalité du contrat. — Quand le risque maritime assuré est illégal comme contraire aux lois du pays dans lequel la police d'assurance a été contractée, le contrat d'assurance doit être annulé.

La police sera considérée comme sans valeur même si cette illégalité de l'entreprise n'a été que passagère et même si elle a postérieurement cessé d'exister. Elle devra être regardée comme nulle même si l'assureur a connu la nature du risque et le vice qui en entraînait l'illégalité. L'assureur n'aurait pas le droit de renoncer à se prévaloir de cette nullité en invoquant les dispositions de l'alinéa 3 de l'article 34, car la nullité du contrat d'assurance est une nullité d'ordre public. Le principe général de cette nullité est posé d'ailleurs par l'alinéa 1^{er} de l'article 3 de la loi.

Sauf dans le cas de circonstances tout à fait particulières, il n'y aura pas lieu à une ristourne de la prime en faveur de l'assuré. L'assureur, si la prime n'a pas encore été payée par l'assuré, ne saurait le contraindre à en verser le montant.

Lois fiscales. — Le risque peut être considéré comme illégal s'il contrevient à une disposition contenue dans une loi fiscale.

Le transport de contrebande est une des causes les plus fréquentes de l'illégalité du risque assuré.

Si un navire se livre à la contrebande et essaie de violer les dispositions fiscales des lois du Royaume-Uni, le risque

doit être considéré comme illégal et le contrat d'assurance passé pour protéger ce navire comme sans valeur (1).

Mais il ne faut pas étendre cette théorie aux dispositions fiscales des lois étrangères. L'assurance contractée en Angleterre pour protéger un navire se livrant à la contrebande au préjudice d'un pays étranger ne sera donc pas considérée par les cours anglaises comme nulle ; mais il importe que l'assureur ait eu connaissance de la nature de l'entreprise assurée, car le navire peut par suite des dispositions fiscales des lois étrangères être confisqué et il faut que l'assureur ait connu ce danger au moment de contracter la police (2).

La jurisprudence anglaise a admis que l'entreprise n'était pas illégale, même lorsque des papiers falsifiés avaient été fabriqués en Angleterre pour permettre la contrebande à l'étranger.

Violation d'une loi. — L'entreprise protégée par la police d'assurance peut ne pas être illégale *ab initio* comme dans le cas de contrebande, mais pourtant se retrouver postérieurement entachée d'illégalité par suite de la violation d'une disposition légale.

Un navire, qui se livre à un commerce qui n'est pas contraire aux lois, peut incidemment violer une disposition légale, par exemple, une première obligation posée par les dispositions de la loi de 1894 sur la marine marchande.

Quel sera le résultat de cette illégalité sur la valeur de la police d'assurance maritime ? Si l'assuré n'a pas eu connais-

(1) Arnould, *op. cit.*, § 741, note (z).

(2) Planché et Flechter, 1 Dougl. 251.

sance de cette violation de la loi commise par le navire, le contrat d'assurance sera regardé comme valable. Si l'assuré a eu, en fait, connaissance de cette violation, mais s'il ne lui a pas été possible de l'empêcher, la même solution s'imposera ; mais si l'assuré a participé à cette illégalité ou bien si, ayant pu la prévenir, il ne l'a pas fait, il faudra regarder le contrat comme nul. Ce principe se trouve confirmé par les dispositions de l'article 41 *in fine*. L'assuré doit veiller dans la mesure du possible, dans les limites où son contrôle peut s'exercer d'une façon efficace, à ce que l'entreprise maritime assurée soit conduite en respectant les lois en vigueur. La condamnation du navire par suite de l'application d'une disposition légale n'entraînerait donc la nullité de la police que si l'assuré avait participé à l'illégalité commise ou si, l'ayant pu, il ne l'avait pas prévenue (1).

Traités de commerce. — Les traités de commerce passés entre le Royaume-Uni et les pays étrangers doivent être considérés comme faisant partie intégrante de la législation du Royaume-Uni. « Tout traité, dit Lord Stowell, est une partie de la loi particulière de chacun des pays qui ont participé à ce traité et un traité lie les nationaux des pays participants comme les lois ordinaires de ce pays (2). » Comme conséquence de ce principe, une police d'assurance maritime qui protégerait une entreprise maritime contraire aux dispositions d'un traité international auquel le Royaume-Uni

(1) *Antraliasian Insurance Co et Jackson*, 1875, 33, L TNS. 286.

(2) *Arnould, loc. cit.*, § 745 note (n). *Affaire. Eenrom* (1799) 2 C Rob. 1. 6.

aurait participé, devrait être par les cours anglaises regardée comme sans valeur.

Violation du droit international. Contrebande de guerre.

Le transport de contrebande de guerre par un navire peut entraîner la saisie de ce navire, sa condamnation et sa confiscation dans certains cas qui varient selon les pays et les circonstances.

Si la police d'assurance est souscrite dans l'un des pays belligérants, le contrat sera nul ; mais, si le contrat est passé dans un pays neutre, il sera considéré comme valable. L'assureur devra pourtant, dans ce second cas, avoir eu connaissance de la nature de la marchandise chargée, car cette nature a eu pour effet d'augmenter considérablement le risque (1).

L'assurance d'un navire qui se propose de violer un blocus est régie par les mêmes principes. Il faut aussi que l'assureur ait connu cette circonstance aggravante.

(1) L'Angleterre n'admet pas la condamnation du navire en cas de contrebande de guerre trouvée à bord, si l'intention frauduleuse n'est pas prouvée : falsification des papiers de bord, indication d'une fausse destination. *The Peterhoff*, 1866, 5 Wallace 28.

CHAPITRE XI

LE VOYAGE

La loi de 1906 a groupé sous le titre « du voyage » les articles de 42 à 49. Comme l'indique la rubrique choisie par le législateur de 1906, ces dispositions ne s'adressent qu'aux polices d'assurance destinées à couvrir les risques d'un voyage déterminé, et elles ne doivent pas recevoir d'application quand il s'agit de police portant sur une période de temps.

Ces dispositions ont pour but d'établir dans quelles conditions le voyage assuré par la police doit être effectué : délai dans lequel le navire assuré doit quitter le port, conséquence d'une modification du voyage totale ou partielle, retard dans l'exécution du voyage, causes susceptibles de légitimer un retard de ce genre.

La première question traitée par la loi est celle du commencement du voyage.

Art. 42. — 1° Quand la chose est assurée par une police au voyage soit à et depuis (*at and from*) soit depuis (*from*) un port donné, il n'est pas nécessaire que le navire se trouve dans ce port au moment où le contrat est passé, mais il existe une condition implicite d'après laquelle le risque devra commencer dans un délai raisonnable et d'après laquelle, si le risque ne commence pas dans un délai raisonnable, l'assureur pourra demander la nullité du contrat d'assurance;

2° Le moyen de défense, tiré de l'existence de cette condition, peut être repoussé en démontrant que le retard est dû à des circonstances dont l'assureur connaissait l'existence au moment de la passation du contrat ou en démontrant que l'assureur a renoncé à se prévaloir de l'existence de cette condition implicite.

Lorsque l'assuré contracte une police d'assurance maritime au voyage pour protéger la chose assurée pendant son séjour dans un port donné et depuis son départ de ce port ou simplement depuis son départ de ce port, il n'est point nécessaire que le navire assuré se trouve dans ce port au moment où le contrat est passé.

Il sera suffisant que ce navire s'y trouve ultérieurement. Mais un retard prolongé peut avoir un effet très fâcheux pour les intérêts de l'assureur et la loi, pour remédier à ce danger, pose une obligation pour l'assuré; il faut que le navire se trouve dans ce port ou bien quitte ce port dans un délai raisonnable après la conclusion du contrat d'assurance. L'assuré n'a donc pas le droit de retarder d'une façon indéfinie le commencement du risque; il faut que le

contrat d'assurance reçoive une application rapide, car un retard viendrait probablement modifier le risque assuré.

Avant le vote de la loi de 1906, la jurisprudence des cours anglaises avait établi le principe général suivant : le retard qui s'écoulait entre le contrat d'assurance et le commencement du risque devait être considéré comme entraînant la nullité du contrat d'assurance, si ce retard était de nature à modifier l'importance du risque couvert par l'assureur. La jurisprudence anglaise estimait que la cour n'avait pas à se demander, pour résoudre cette question, si le retard était excusable ou non, s'il avait été entraîné par des raisons de force majeure échappant au contrôle de l'assuré ou, au contraire, s'il était simplement le résultat de la négligence ou de l'inaction de celui-ci. Le retard devait seulement être étudié au point de vue de son effet sur le risque couvert par la police d'assurance attaquée. Si le retard avait eu pour effet d'augmenter l'étendue du risque, d'aggraver la responsabilité de l'assureur, il fallait accorder à l'assureur le droit de demander la nullité du contrat ; au contraire, si ce retard, même prolongé, n'avait pas eu comme résultat d'accroître ce risque, il fallait refuser ce droit à l'assureur parce que sa situation vis-à-vis de l'assuré n'avait pas été rendue plus mauvaise (1).

Les expressions employées par la loi de 1906 dans la rédaction de son article 42 viennent soulever des doutes sur la valeur actuelle de la jurisprudence dont nous venons

(1) De Wolf et Archangel Maritime Bank and Ins Co, 1874, LR, 9 QB. 451 ; — Maritime Ins Co et Steams, 1901, 2 KB, 912.

d'exposer les grandes lignes et sur l'autorité des décisions que nous avons citées en note.

La loi de 1906, dans son article 42, parle d'un « temps raisonnable », d'un « délai raisonnable » (*reasonable time*). Quelle interprétation faut-il donner de ces mots ? Faut-il les interpréter en suivant le principe général de la thèse de la jurisprudence antérieure à la loi, c'est-à-dire faut-il décider qu'un temps doit être considéré comme raisonnable, lorsque le retard n'a pas eu pour effet de modifier le risque couvert par l'assurance ? Faut-il, au contraire, renoncer à cette théorie et interpréter les termes de la loi de 1906 comme signifiant que le retard doit être apprécié en tenant compte des causes qui l'ont entraîné : négligence ou inaction de l'assuré, cas de force majeure ?

Cette seconde interprétation nous paraît préférable ; elle vient, il est vrai, améliorer sensiblement la situation de l'assuré, car les conséquences des cas de force majeure porteront, non plus sur l'assuré, mais sur l'assureur.

Deux décisions récentes de la Chambre des Lords paraissent donner à cette interprétation une base assez solide. La Chambre des Lords avait à examiner une difficulté relative à un contrat d'affrètement. Il s'agissait, dans ces deux espèces, de savoir ce qu'il fallait entendre par obligation de décharger dans « un temps raisonnable ». La Chambre des Lords a décidé que le propriétaire d'un navire n'est pas responsable du retard, lorsque ce retard a été entraîné par des causes qu'il n'était pas en son pouvoir de

prévenir, et lorsqu'il n'avait commis aucune négligence (1).

Il importe pourtant de remarquer qu'il ne faut pas attacher une trop grande importance à cette interprétation du terme « temps raisonnable » donnée par la Chambre des Lords dans ces affaires. Il faut, en effet, tenir compte de la différence très sensible qui sépare la situation posée devant la Chambre des Lords de l'hypothèse de l'article 42 de la loi de 1906. Dans la difficulté soumise à la Chambre des Lords, le propriétaire du navire se trouvait menacé d'une action en rupture de contrat ; au contraire, dans la situation de l'article 42, l'assureur n'a pas d'action contre l'assuré si l'assuré ne conduit pas son navire au port de départ (2).

L'alinéa 2 de l'article 42 apporte une exception au principe général posé par l'alinéa 1^{er}. Si l'assureur a eu connaissance, au moment de la passation de la police d'assurance, des circonstances qui ont entraîné le retard dans le commencement du risque, il ne peut plus réclamer la nullité de ce contrat en invoquant ce retard.

La jurisprudence a admis que, dans certains cas, lorsqu'il existait un usage établi d'une façon certaine et indiscutable pour certaines catégories de voyages, l'assuré devait être considéré comme ayant eu connaissance de cet usage et qu'il ne pouvait se prévaloir, pour demander la nullité

(1) Hick et Raymond, 1893, AC. 22. Voir aussi Carlton SS Co Ltd. et Castle Mail Packets Co Ltd. 1898. AC. 486.

(2) Cette interprétation est admise par Arthur Cohen (Law Quaterly Review, Vol. 19, p. 377.)

du contrat d'assurance, d'un retard causé par cette seule pratique (1).

Changement de voyage. Déroutement. — Il faut distinguer avec soin le changement de voyage et le déroutement.

Il y a changement de voyage lorsque l'assuré modifie le port de départ ou de destination du navire ; au contraire, il y a simplement déroutement lorsque, bien que la destination du navire reste la même, le parcours suivi par lui est modifié sans l'agrément de l'assureur.

Les articles 43, 44, 45, posent les principes généraux applicables au changement de voyage.

Modification du port de départ.

Art. 43. — Quand le port de départ est indiqué dans la police, si le navire part d'un autre port au lieu de partir de celui-ci, le risque ne commence pas à courir.

Changement du port de destination.

Art. 44. — Quand le port de destination est indiqué dans la police et quand le navire, au lieu de se diriger vers cette destination, se dirige vers une autre destination, le risque ne commence pas à courir.

Changement de voyage-Modification.

Art. 45. — 1° Quand après le commencement du risque la destination du navire est modifiée volontairement et n'est plus la destination fixée par la police, il y a changement de voyage.

2° A moins que la police n'en dispose autrement, quand il y a

(1) De Hart et Simey, *op. cit.*, p. 54 (s).

un changement de voyage, l'assureur est déchargé de toute responsabilité à partir du moment du changement, c'est-à-dire à partir du moment où l'intention de modifier le voyage a été manifeste, et il n'est pas nécessaire que le navire ait en fait abandonné le trajet du voyage fixé par la police au moment où la perte se produit.

Les expressions *abandonment*, *change of voyage*, avant le vote de la loi de 1906, ont été souvent employées indifféremment pour indiquer un changement de voyage soit avant, soit après le commencement du risque. Mais les dispositions de l'article 43 paraissent devoir fixer la terminologie. Le terme *change of voyage* doit être employé exclusivement lorsque le risque a commencé à courir avant le changement du voyage fixé dans la police. D'ailleurs, cette interprétation stricte du terme *change of voyage* avait déjà trouvé, avant le vote de la loi de 1906, de zélés défenseurs (1).

Changement du port de départ. — D'après les dispositions de l'article 43, si la police a expressément indiqué le port de départ d'où doit partir le navire, l'assuré ne peut pas changer ce port. Si le voyage est commencé par le navire en partant d'un port autre que celui spécifié dans la police, le risque ne commence pas à courir. Il pourra

(1) Simon, *Israel and Co et Sedgwick (CA)* 1893, 1 QB. 303 ; — *Maritime Ins Co et Steams*, 1901, 2 KB, 912, (opinion du juge Mathew qui décide que le terme *change of voyage* dans une clause de déroutement ne comprend pas le retard dans le commencement du risque).

y avoir lieu à une ristourne de la prime (la question sera étudiée plus loin, art. 82 voir page 238).

Changement du port de destination du navire au moment de quitter le port de départ. — Lorsque le navire assuré par la police, au lieu de quitter le port de départ du voyage en se dirigeant vers le port de destination indiqué dans la police, modifie complètement le voyage assuré et se dirige vers un autre port, le voyage est entièrement changé et le risque ne commence pas à courir. Il pourra, dans certains cas, y avoir lieu à une ristourne de la prime payée par l'assuré à l'assureur (voir plus loin l'étude de l'article 82, voir page 238).

Lorsque la police est conclue pour protéger la chose assurée à partir (*from*) d'un port donné, le principe général posé plus haut doit être appliqué et la question ne présente aucune difficulté. Au contraire, lorsque le contrat d'assurance a été passé pour garantir l'objet pendant son séjour dans un port donné et depuis son départ de ce port (*at and from*), la solution est plus délicate.

L'article 44 doit être rapproché de l'article 45. Le risque commence à courir avant que le navire ait pris la mer et, si au moment du départ il abandonne le voyage, s'il se dirige vers un port autre que celui fixé par la police, il faudra pourtant considérer l'assureur comme tenu jusqu'au moment où l'intention de changer le but du voyage a été clairement manifestée. Par conséquent, on se trouvera en face d'un simple changement de voyage dont les conséquences seront réglées par les dispositions de l'article 45

alinéa 2. L'assureur pourra être considéré comme responsable pour une avarie survenue pendant le séjour du navire dans le port et avant la manifestation de l'intention de l'assuré de modifier le but du voyage (1). Il ne pourra pas, dans ces conditions, y avoir lieu à une ristourne de la prime, car le risque a commencé à courir.

Mais il se pourrait que le navire, bien que n'ayant pas encore quitté le point de départ, soit pourtant considéré comme ayant abandonné le voyage.

Lord Eldon dit : « Si le propriétaire du navire ou les personnes qui ont autorité pour agir en son nom modifient leurs intentions, si le navire est retenu dans le port dans le but de changer le voyage assuré et dans le but de prendre un chargement différent, le voyage pourra être considéré par l'assureur comme abandonné immédiatement et l'assurance annulée. »

Changement du voyage. — Lorsqu'un navire assuré depuis un port (*from*) quitte le port, le risque commence à courir et, si postérieurement le navire abandonne le voyage fixé dans la police, s'il modifie son port de destination, il y aura un changement de voyage.

Distinction entre le changement de voyage et le déroutement. — Il importe de distinguer avec soin le changement du simple déroutement. « Un déroutement, dit le Chancelier Kent (2), n'est pas un changement de voyage,

(1) De Hart et Simey, *op. cit.*, page 55, note (a).

(2) New-York Firemen Ins Co et Lawrence, 1816, 14 Johnson's Report.

mais une modification de la manière habituelle et convenable suivant laquelle ce voyage est accompli en général. Dans le déroutement on ne perd pas de vue le voyage fixé dans la police. Au contraire, si le port de destination primitivement fixé dans la police est abandonné pour aller dans un autre port, le voyage lui-même est alors changé, parce que le point terminus du voyage est modifié : l'identité du voyage primitif a disparu et l'on se trouve en face d'un autre voyage (1). »

La distinction établie entre le changement de voyage et le déroutement a une grande importance, car, en cas de changement de voyage, la responsabilité de l'assureur cesse à partir du moment où l'intention de l'assuré d'abandonner le voyage primitif a été manifestée d'une façon nette ; au contraire, quand il s'agit de déroutement, la responsabilité de l'assureur ne disparaît qu'à partir de l'instant où le navire a, en fait, abandonné le trajet normal du voyage assuré par la police.

La question de savoir si l'on se trouve en face d'un déroutement ou d'un changement de voyage est une ques-

(1) De Hart et Simey, dans leur 7^{me} Edition de l'ouvrage d'Arnould, avaient émis l'opinion qu'il fallait considérer comme un véritable changement de voyage le fait pour l'assuré de modifier très profondément le voyage assuré, même si le port de destination du navire restait définitivement le port indiqué dans la police. Cette opinion paraît avoir été soutenue aussi par Phillips et peut-être par Arnould.

L'art. 45 de la loi de 1906 ne laisse maintenant plus de place au doute et il faut considérer que le seul critérium en la matière pour savoir s'il y a eu réellement changement de voyage est la modification du port de destination du navire.

tion qu'il faudra résoudre en étudiant les circonstances de la cause. Il ne faut pas considérer que le fait de prendre des marchandises pour un autre port que le port de destination doive être regardé comme faisant la preuve d'une intention d'abandonner le voyage assuré ; il se peut que l'assuré ait eu l'intention de commettre un simple déroutement en se rendant dans ce port, et n'ait pas abandonné l'intention de conduire ensuite le navire dans le port de destination fixé dans la police.

Si le voyage assuré par la police comprend plusieurs ports, l'assuré pourra terminer le voyage à l'un de ces ports sans conduire le navire jusqu'au port terminus fixé dans la police et, dans ce cas, il faudra considérer que cette modification dans le parcours, qui a pour effet de raccourcir le voyage assuré, ne doit pas entraîner le changement du voyage et la police devra recevoir son application normale (voir page 164).

Risque terrestre et risque maritime. — Lorsque la police d'assurance maritime couvre aussi un risque terrestre la Cour d'appel a jugé qu'il ne fallait tenir compte que du voyage maritime.

L'espèce soumise à la Cour d'appel était la suivante. La police d'assurance portait sur des marchandises qui devaient, d'après les termes de la police, être transportées par voie de mer de la Mersey à un port quelconque de l'Espagne situé à l'ouest de Gibraltar et de ce port, par voie de terre, jusqu'à Madrid. Le navire avait quitté la Mersey, mais au lieu de se rendre dans un port espagnol situé

à l'ouest de Gibraltar, il s'était dirigé vers un port situé à l'est de cette ville, et la marchandise devait être envoyée de ce port par voie ferrée à Madrid. La police contenait une clause d'après laquelle, si le navire commettait un déroutement, ce déroutement serait couvert par la police moyennant le paiement d'un supplément déterminé. La Cour considéra qu'il ne fallait tenir compte que du port de destination et non du lieu de destination définitif de la marchandise, et elle décida qu'il y avait eu effectivement changement de voyage et non un simple déroutement (1).

Déroutement. — L'article 46 pose le principe général du déroutement.

Art. 46. — 1° Quand un navire, sans excuse légitime, dévie du voyage fixé par la police d'assurance, l'assureur est déchargé de toute responsabilité à partir du moment du déroutement ; il n'y a pas lieu de tenir compte du fait que le navire aurait regagné sa route normale avant l'arrivée de la perte ;

2° Un déroutement du voyage fixé dans la police est commis :

a) Lorsque la police fixant le parcours du voyage d'une façon expresse, le navire s'écarte de ce parcours.

b) Lorsque la police ne déterminant pas d'une façon expresse le parcours du voyage, le navire s'écarte de la route suivie d'après les habitudes et les usages maritimes.

3° Il n'y a pas lieu de tenir compte de l'intention de commettre un déroutement. Il faut qu'il y ait effectivement un déroutement pour que l'assureur soit déchargé de sa responsabilité.

(1) Simon, Israel and Co et Sedgwick, CA, 1893, 1 QB., 303.

L'assuré ne doit pas s'écarter du parcours fixé par la police (sauf les dérogations à ce principe que nous étudierons plus loin). Si la police ne détermine pas d'une façon expresse ce parcours, il faudra tenir compte des usages commerciaux (art. 46, 2. *b*). Ces usages pourront, dans certains cas particuliers, autoriser l'assuré à toucher à un port intermédiaire.

Intention de commettre un déroutement. — L'intention de commettre un déroutement existant chez l'assuré, même d'une façon manifeste, n'a pas pour effet d'entraîner l'annulation de la police d'assurance (art. 46, al. 3). L'assureur ne sera considéré comme déchargé de toute responsabilité que lorsque cette intention aura été mise à exécution et lorsque le navire aura effectivement quitté la route qu'il devait suivre conformément au contrat d'assurance.

Si le navire, après avoir abandonné la route, après avoir commis un déroutement, reprend plus tard cette route, l'assureur pourra néanmoins demander la nullité de la police.

En pratique, dans presque toutes les polices d'assurance maritime anglaises, figure une clause spéciale portant que si le navire commet un déroutement, l'assuré sera tenu au paiement d'une prime supplémentaire et que le contrat d'assurance conservera toute sa valeur (1).

Ports de déchargement.

Art. 47. — 1° Lorsque la police d'assurance indique plusieurs

(1) Hyderabad (Deccan) Co et Willoughby, 1899, 2 QB., 530; — Simon, Israel and Co et Sedgwick, 1893, 1 QB., 303.

ports de déchargement, le navire peut toucher à tous ces ports ou seulement à certains d'entre eux, mais, en l'absence d'un usage ou d'une raison suffisante il doit toucher soit à tous ces ports, soit à certains d'entre eux dans l'ordre indiqué dans la police. — S'il n'agit pas ainsi, il commet un déroutement ;

2° Quand la police porte « aux ports de déchargement (*ports of discharge*) situés dans un rayon donné », et lorsque ces ports ne sont pas indiqués nominativement, le navire doit, en l'absence d'un usage ou d'une raison suffisante, se rendre à tous ces ports ou à un certain nombre d'entre eux dans leur ordre géographique. S'il n'agit pas ainsi, il commet un déroutement.

Lorsque la police contient la faculté de toucher à certains ports indiqués, le navire n'est pas tenu de toucher à tous ces ports. Il peut ne toucher qu'à certains d'entre eux (1) ; mais, dans tous les cas, il doit observer l'ordre fixé dans la police. Si la police est muette, il devra toucher successivement à ces ports en tenant compte de leur ordre géographique, c'est-à-dire sans jamais revenir sur sa route (2).

Pourtant, s'il existe un usage nettement établi, il pourra observer l'ordre consacré par l'usage.

Eldridge, dans son traité sur les polices d'assurance maritime, estime que cette règle doit recevoir une application libérale. Il faudra tenir compte des circonstances du voyage et accueillir assez facilement un changement dans l'ordre

(1) Eldridge, *op. cit.*, page 84.

(2) The Drumbeth, 1897, P. 133.

géographique lorsque ce changement pourra paraître utile pour le but du voyage assuré (la rédaction de l'article 47 paraît bien admettre une interprétation large) (1).

Retard dans l'exécution du voyage.

Art. 48. — Lorsque la police d'assurance porte sur un voyage, l'aventure doit être poursuivie pendant toute son exécution avec une rapidité raisonnable et si elle n'est pas conduite ainsi, à moins qu'il existe une excuse légitime, l'assureur est déchargé de toute responsabilité à partir du moment où le retard peut être regardé comme excessif.

Le voyage doit être accompli avec une diligence raisonnable. Le juge Tindal s'exprime ainsi dans son jugement de l'affaire *Mount et Larkins*. « Lorsqu'un retard excessif se produit soit au commencement, soit pendant l'exécution d'un voyage, ce voyage devient un voyage entrepris à un autre moment de l'année, à une époque où le navire est déjà plus âgé, en un mot, un voyage profondément différent par suite du retard apporté à son accomplissement. Le risque n'est plus semblable à celui qui avait été envisagé par les parties en contractant la police (2). »

Pourtant il est des cas particuliers dans lesquels le déroutement doit être autorisé. Le principe ne peut pas être appliqué avec une rigueur absolue et il importe d'y appor-

(1) Eldridge, *op. cit.*, page 85.

(2) *Mount et Larkins*. 1831, 8 Ding. 122,

ter de très nombreux tempéraments sous peine de se trouver en face de résultats tout à fait inadmissibles.

Exceptions. — L'article 49 traite des différentes excuses que peut invoquer l'assuré lorsqu'un déroutement a été commis dans l'accomplissement du voyage assuré.

Art. 49. — 1° Le déroutement ou le retard apporté dans l'exécution du voyage fixé par la police peut être excusé :

a) Quand ce retard ou ce déroutement est autorisé par une disposition expresse de la police ;

b) Quand ce retard ou ce déroutement a été causé par des circonstances qui échappent au contrôle du capitaine ou de son commettant.

c) Quand ce retard ou ce déroutement a été rendu nécessaire pour satisfaire aux exigences d'une garantie expresse ou tacite.

d) Quand ce retard ou ce déroutement est raisonnablement nécessaire pour la sécurité du navire ou de l'objet de l'assurance.

e) Lorsqu'il s'agit de sauver des vies humaines ou d'aider un navire en détresse à bord duquel des vies humaines peuvent être en danger ;

f) Quand ce retard ou ce déroutement est raisonnablement nécessaire dans le but d'obtenir une assistance médicale ou chirurgicale pour une personne se trouvant à bord.

g) Lorsque ce retard ou ce déroutement est causé par la baraterie du capitaine ou de l'équipage, si la baraterie est un des dangers contre lesquels l'objet de l'assurance a été assuré ;

2° Quand la cause, qui rend le déroutement excusable, a cessé

d'exister, le navire doit reprendre son trajet normal et continuer son voyage avec une diligence raisonnable.

Retard ou déroutement autorisé par une clause de la police. — La police d'assurance contient souvent une clause autorisant le navire à toucher soit à certains ports donnés qui se trouvent sur le parcours du voyage, soit à tous les ports qui se trouvent sur ce parcours.

Les termes employés dans ces différentes clauses peuvent varier : toucher (*to call, to touch*) toucher et séjourner (*to touch and stay*) toucher, séjourner et faire des opérations de commerce (*to touch, stay and trade*).

Anciennement la jurisprudence anglaise admettait que pour interpréter ces diverses clauses contenues dans la police il fallait attacher surtout de l'importance aux termes et aux expressions employés par les parties dans la rédaction de la police, et elle essayait d'établir les conséquences que devait avoir l'usage de telle ou telle expression dans le contrat. Mais, sous l'empire des nécessités pratiques, une évolution s'est rapidement opérée dans la jurisprudence anglaise et, depuis longtemps déjà, les cours anglaises admettent qu'il faut interpréter les clauses contenues dans les polices d'assurance sur ce point particulier en tenant compte de la volonté des parties et du but du voyage assuré.

De nombreuses décisions rendues par les cours sur la matière, nous pouvons dégager les principes suivants : même lorsque la clause contenue dans la police autorise le

navire à toucher à tous les ports, il faut considérer que cette clause n'autorise pas le navire à toucher à un port qui ne se trouve pas sur le trajet du navire en tenant compte du trajet expressément ou implicitement convenu entre les parties ; même lorsque le port auquel a touché le navire se trouve en fait sur le trajet du navire, il ne faut pas admettre le droit pour le navire de toucher à ce port, dans un but autre que celui pour lequel le voyage a été entrepris : par exemple, si le navire pendant son séjour dans un port intermédiaire en profite pour exécuter des opérations de sauvetage lucratives (1) ; il faut qu'il ait eu en s'arrêtant dans ce port un but qui soit uni par un lien réel avec l'objet général de l'entreprise assurée.

Si le navire s'arrête dans un port quelconque pour une cause autorisée, le fait de se livrer à des actes de commerce, de charger ou de décharger des marchandises, ne pourra être considéré comme entraînant un déroutement, un retard capable de légitimer la nullité du contrat que si ce fait a eu pour résultat de prolonger le séjour du navire dans le port (2).

Force majeure. — Il faut rapprocher les dispositions du § *b* de celle du § *d* (voir *supra*, art. 49, page 167).

Lorsque le déroutement ou le retard a été causé non par un fait volontaire de l'assuré ou de son préposé, mais par un

(1) Laing et Union Marine Ins Co, 1895, 1 Com Cas. 11 ; — Company of African Merchants et Brit. and For. Marine Ins Co, 1873, 4 R. 8 Exch. 154.

(2) De Hart et Simey, *op. cit.*, page 59, note (a).

cas de force majeure, la police ne pourra pas être annulée pour ce motif.

Lorsque, par exemple, la puissance des éléments aura poussé le navire en dehors de la route qu'il aurait dû normalement suivre conformément aux dispositions de la police, il n'y aura pas déroutement. De même, si la sûreté du navire exige que des réparations soient effectuées immédiatement, le capitaine aura le droit sans commettre un déroutement pouvant entraîner la nullité de la police de gagner un port quelconque de manière à pouvoir opérer ces réparations (1).

Les principaux cas qui pourraient excuser un déroutement seraient :

1° La nécessité d'exécuter immédiatement des réparations dont l'inexécution pourrait compromettre la sécurité du navire (2) ;

2° La nécessité de se procurer soit des hommes d'équipage, si l'équipage est devenu insuffisant par suite de décès ou de maladie, soit des provisions ;

3° Gagner un port pour se mettre à l'abri d'une tempête.

La rédaction de l'article 49, (1) *d*, soulève une difficulté dans son application. La loi dit que le déroutement ou le retard sera excusable lorsqu'il aura été causé par la nécessité de protéger la sûreté du navire ou de l'objet de l'assurance.

(1) Hyderabad (Deccan) Co et Willoughby, 1899, 2 QB., 530 ; -- Phelps et Hill, 1891, 1 QB., 605.

(2) Phelps et Hill, 1891, QB., 605.

Si le navire se trouve en danger, il n'y a pas de difficulté : le déroutement devra toujours être considéré comme excusable ; si le chargement du navire est en danger et si l'assurance porte sur le navire seulement, il faudra admettre que, dans ce cas, le déroutement ou le retard n'est pas excusable. Il faut aussi admettre la même solution lorsqu'une partie du chargement seulement est en danger et lorsque l'assurance porte sur l'autre partie du chargement.

Dans ces deux cas, si l'on interprète strictement les dispositions de la loi de 1906, il faut admettre une solution très dure pour l'assuré, mais il est très possible qu'il ne faille pas considérer l'art. 49, (1) (*d*) comme tout à fait limitatif. De Hart et Simey signalent cette interprétation plus large de la loi de 1906 et paraissent se prononcer d'une façon favorable pour cette manière de voir (1).

Nécessité de satisfaire à une garantie tacite ou expresse.

— Le retard entraîné par l'obligation de rendre le navire navigable au commencement du voyage ou d'une partie quelconque de ce voyage, lorsque le voyage est divisé, ne doit pas être regardé comme un retard pouvant entraîner l'annulation de la police (2).

Nécessité de sauver des vies humaines. — Depuis longtemps la jurisprudence anglaise, après avoir hésité, a admis cette excuse (3). Mais le déroutement serait inexcusable.

(1) Arnould, *op. cit.*, page 555.

(2) Bouillon et Lupton, 1863, 33, J.L. CP. 37.

(3) Scaramanga et Stamp, 1880, 5 CPD. 295.

sable s'il avait seulement pour but de sauver une propriété en danger, un navire, par exemple, à moins que des vies humaines se trouvassent en danger à son bord.

Lorsque la cause qui était de nature à excuser le retard ou le déroutement a cessé d'exister, le navire doit reprendre sa route normale ; il ne lui sera pas nécessaire de reprendre sa route au point où il l'a quittée. Le parcours qu'il devra suivre dépendra des circonstances.

CHAPITRE XII

CESSION DE LA POLICE D'ASSURANCE

La loi consacre les articles 50 et 51 à la cession de la police.

Art. 50. — 1° Une police d'assurance maritime peut être cédée à moins qu'elle ne contienne une disposition interdisant cette cession. Elle peut être cédée soit avant, soit après la perte ;

2° Quand une police d'assurance maritime a été cédée de manière à transmettre le bénéfice de l'intérêt dans cette police, le cessionnaire de la police a le droit de poursuivre l'assureur en son propre nom et le défendeur peut lui opposer tous les moyens de défense naissant du contrat qu'il aurait eu le droit d'opposer si l'action avait été introduite au nom de la personne par laquelle ou pour laquelle le contrat avait été effectué ;

3° Une police d'assurance maritime peut être transmise par voie d'endossement ou de toute autre manière habituelle.

Art. 51. — Quand l'assuré a abandonné ou perdu son intérêt dans l'objet de l'assurance, et n'a pas, avant cet abandon ou cette

perte, convenu d'une façon expresse ou tacite de céder la police d'assurance, une cession postérieure de cette police devrait être considérée comme sans effet. Néanmoins, rien dans le présent article n'empêchera la cession d'une police d'assurance après la perte de l'objet assuré.

Cession de la police. — Lorsque elle ne contient pas de dispositions contraires, une police d'assurance maritime peut être cédée par l'assuré (art. 50, alinéa 1^{er}).

Le consentement de l'assureur n'est pas obligatoire pour que la cession puisse être opérée par l'assuré (1). L'assuré pourra céder sa police sans que celui-là y consente et il n'est même pas obligé de porter cette cession à sa connaissance (2).

Dans les contrats d'assurance maritime consentis par les associations d'assurances mutuelles, les clauses de la police interdisent presque toujours la cession de la police d'assurance sans le consentement des assureurs (3).

Droit pour le cessionnaire de poursuivre en son propre nom. — D'après les principes généraux de la législation anglaise le cessionnaire de la police d'assurance ne pouvait pas poursuivre l'assureur en son propre nom ; il devait le poursuivre au nom du cédant de la police.

D'après les dispositions de la loi 31, 32 Vict., c. 86 s. 1, lorsque une police d'assurance sur corps ou sur facultés a été

(1) Sparkes et Marshall, 1838, 2 Bing. N. C. 761.

(2) Voir the Judicature Act. 1873 (36 et 37 Vict. c 66) s. 25 sub-sec. 6.

(3) Lamie et West Hartlepool Thirds Indemnity Association, 1899, 4 Com Cas. 322.

cédée de manière à transmettre le bénéfice naissant de cette police à une personne ayant un droit sur l'objet de l'assurance, le cessionnaire de la police peut poursuivre l'assureur en exécution du contrat, non seulement au nom du cédant, mais aussi en son propre nom.

Les dispositions de la loi 31, 32 Vict., c. 86, s. 1, ont été abrogées d'une façon générale par l'article 92 de la loi, mais l'article 50 de la loi reproduit la disposition de cette loi sur la question de la cession, mais en supprimant le dernier membre de phrase : « à une personne ayant un droit sur l'objet de l'assurance. » Il est probable que le législateur de 1906 a jugé que la disposition contenue dans ce dernier membre de phrase était tout à fait superflue, car le contrat d'assurance, par son essence même, est un contrat d'indemnité et il est impossible que le bénéfice utile, naissant de la police subsiste s'il se trouve séparé de l'intérêt assuré par la police, c'est-à-dire si ces deux intérêts ne reposent pas sur le même titulaire.

Pourtant la jurisprudence des cours anglaises admet que l'assuré, après une perte partielle, peut céder à un tiers le droit de poursuivre le paiement de l'indemnité pour cette perte partielle (1).

Forme de la cession. — La cession peut s'effectuer par voie d'endossement (art. 50, 3.) ou de toute autre manière consacrée par les habitudes et les usages du commerce. Une simple cession manuelle de la police devrait être considérée comme suffisante.

(1) *Swan et Maritime Ins Co* 1907, 1 KD. 116.

CHAPITRE XIII

LA PRIME

Les articles 52, 53 et 54 de la loi sont consacrés à la prime et aux diverses questions que soulève cette partie de la police.

Art. 52. — A moins d'accords contraires, l'obligation de l'assuré ou de son agent de payer la prime et l'obligation de l'assureur de délivrer la police d'assurance à l'assuré ou à son préposé sont la condition l'une de l'autre et l'assureur n'est pas tenu de délivrer la police jusqu'au paiement ou à l'offre de paiement de la prime.

Art. 53. — 1° A moins d'accords contraires, quand une police d'assurance maritime est contractée pour le compte de l'assuré par un courtier, ce courtier est responsable envers l'assureur du paiement de la prime et l'assureur est directement responsable des sommes qui peuvent être dues par suite de perte ou par suite de ristourne de la prime ;

2° A moins d'accords contraires, le courtier a contre l'accusé un

privilège sur la police jusqu'à concurrence du montant de la prime et des frais causés par la passation du contrat. Lorsqu'il a agi avec la personne qui l'a employé comme si elle agissait pour son propre compte, il a aussi un privilège sur la police pour la balance du compte d'assurance qui peut lui être due par une telle personne, à moins qu'au moment où la dette a été contractée, il n'ait eu des raisons de croire que cette personne n'était qu'un mandataire.

Art. 54. — Lorsqu'une police d'assurance maritime, contractée pour le compte de l'assuré par un courtier, porte une reconnaissance du paiement de la prime, une telle reconnaissance est, en l'absence de fraude, probante entre l'assureur et l'assuré mais non entre l'assureur et le courtier.

Rapports du courtier et des assureurs. — Lorsqu'un courtier passe une police d'assurance avec une compagnie d'assurances maritimes, les habitudes commerciales sont que le prix de toute police passée pendant le mois est payable le 8 du mois suivant.

Les avaries et les pertes totales sont réglées au moyen de chèques. En général, les courtiers d'assurances n'ont pas de comptes-courants avec les compagnies d'assurances. Les divers règlements ont lieu indépendamment les uns des autres au moyen de chèques séparés.

Assureurs appartenant au Lloyd's. — Lorsque le courtier d'assurances maritimes contracte avec des assureurs appartenant au Lloyd's, les primes des polices d'assurance

maritime passées pendant le mois sont payables le 8 du mois suivant et le paiement des avaries et des sinistres peut être réclamé 7 jours après le règlement de l'avarie ou du sinistre. Mais, en pratique, les courtiers d'assurances maritimes ont avec les assureurs appartenant au Lloyd's des comptes-courants pour le règlement des primes et des indemnités. La compensation entre les primes dues par le courtier et les indemnités se fait par la simple passation d'écritures ; à la fin de chaque trimestre, la balance est établie et le règlement définitif opéré par un chèque au bénéfice de l'assureur ou du courtier.

Lorsqu'une avarie ou une perte totale se produit, le courtier peut, s'il le désire, réclamer le paiement de cette indemnité aux assureurs du Lloyd's 7 jours après le règlement de l'avarie ou du sinistre ; mais il devra dans ce cas payer à l'assureur le montant total des primes dues au 8 du mois courant.

Relation de l'assuré et du courtier. — L'assuré conclut, en général, un contrat d'assurance par l'intermédiaire d'un courtier qui contracte l'assurance soit avec une compagnie d'assurances, soit avec les assureurs appartenant au Lloyd's. Les primes sont dues par l'assuré pour les contrats d'assurance passés pendant le mois le 8 du mois suivant. L'assuré peut réclamer le montant de l'indemnité en cas de sinistre aussitôt que cette indemnité a été payée au courtier par l'assureur, et si cette indemnité est simplement portée par l'assureur au crédit du courtier, 7 jours après le règlement de l'avarie ou du sinistre.

Mais ces habitudes, qui sont généralement observées en Angleterre, n'ont absolument rien d'obligatoires et, lorsqu'il s'agit d'assurances très importantes, l'assuré pourrait convenir avec le courtier que le paiement des primes aurait lieu par échéances. Dans les cas de ce genre, l'assuré donne, en général, l'autorisation au courtier, si le paiement n'a pas lieu d'une façon régulière à l'échéance, d'annuler la police ; le courtier bénéficie, en général, des ristournes de la prime dans la mesure où il y a lieu à un remboursement de celle-ci (1).

Quelquefois le courtier se porte envers l'assuré garant de la solvabilité de l'assureur. Lorsque le courtier se porte garant de la solvabilité de l'assureur, on dit qu'il agit du croire et la commission supplémentaire qui lui est versée par l'assuré s'appelle commission du croire (2).

Relation de l'assuré et de l'assureur. — A moins de dispositions contraires, le courtier seul est tenu envers l'assureur au paiement de la prime (3).

En contractant la police d'assurance, l'assureur ne connaît, en général, que la personnalité du courtier ; il ignore, en général l'identité de l'assuré pour le compte duquel le contrat est passé ; il résulte de cette situation que l'assureur ne peut compter que sur le crédit du courtier avec lequel il contracte. Il ne peut pas réclamer le paiement de la prime à l'assuré (4).

(1) Arnould, *loc. cit.*, § 105, page 143.

(2) Hardburg India Rubber Comb Co et Martin, 1902, 1 KB 778.

(3) Lamont, Nisbet and Co et Hamilton, 1907, Sess Cas 628.

(4) Universo Ins Co of Milan et Merchants' Marine Ins Co, 1897, 2 Q.B. 93.

Le courtier est, d'après la pratique anglaise, censé avoir payé immédiatement le montant de la prime à l'assureur et lui avoir emprunté la somme versée à titre de prêt.

Très souvent les polices d'assurance contiennent une reconnaissance de ce paiement qui, comme nous venons de voir, est généralement fictif (art. 54) (1).

Privilège du courtier sur la police d'assurance. — L'article 53 alinéa 2 de la loi de 1906 vient confirmer le privilège existant sur la police d'assurance au bénéfice du courtier.

Il faut distinguer soigneusement deux cas. Le courtier a été employé directement par l'assuré pour contracter la police d'assurance. Dans ces circonstances, le courtier aura sur la police un privilège, non seulement pour le montant de la prime et de ses frais, mais encore pour la balance du compte-courant existant entre lui et l'assuré, pour le règlement de la différence qui peut exister à son profit. Mais il importe pourtant de ne pas exagérer l'importance de ce privilège. Il n'existera que pour la balance du compte-courant portant exclusivement sur les opérations d'assurance maritime faites par l'assuré ou par son intermédiaire. Si donc, par suite d'opérations commerciales, il avait une créance contre l'assuré, il ne saurait prétendre pour obtenir le remboursement de cette créance exercer un privilège sur la police d'assurance (2).

(1) Arnould, *op. cit.*, § 106 ; — *Universo Ins Co of Milan et Merchants' Marine Ins Co*, 1897, 2 QB. 93.

(2) *Olive et Smith*, 5 Taunt56.

Au contraire, si le courtier a été employé par un mandataire de l'assuré, s'il a su que la personne qui lui demandait de contracter l'assurance n'était qu'un mandataire, il ne pourra exercer son privilège sur la police que dans la limite des primes qui lui sont dues et de ses frais ; il ne saurait prétendre exercer ce privilège pour garantir la balance du compte-courant d'assurance existant entre lui et son mandant.

Cependant lorsqu'il a ignoré la situation de son mandant, lorsqu'il n'a pas su que celui-ci n'était lui-même que le simple mandataire de l'assuré, il peut refuser de délivrer la police à l'assuré bénéficiaire du contrat d'assurance tant que son mandant n'a pas soldé la balance de son compte courant d'opérations d'assurance.

« La seule question, dit le juge Gibbs, est de savoir s'il a su ou s'il avait des raisons de croire que la personne qui l'employait était simplement un mandataire (1). Il n'est pas nécessaire, pour que le privilège du courtier se trouve ainsi limité, qu'il ait eu effectivement connaissance de la situation de son mandant et l'assuré n'est pas obligée de prouver que le courtier a été averti de cette situation ; il suffit que le courtier ait pu avec une diligence raisonnable connaître la situation réelle de son mandant (2), mais en l'absence de faits suffisants, la cour devrait considérer que le courtier a cru que son mandant agissait pour son propre compte.

(1) Cahill et Dawson, 1857, 3 CBNS. 106.

(2) Maans et Henderson, 1801, 1 East 334.

Perte du privilège. — Le privilège subsiste au profit du courtier tant que la police d'assurance reste dans sa possession, mais s'il consentait à s'en séparer volontairement, il ne saurait ultérieurement réclamer l'exercice de ce privilège. Si après avoir perdu la possession de la police, celle-ci se retrouve plus tard entre ses mains, il pourra invoquer de nouveau son privilège (1).

(1) Arnould, *op. cit.*, § 134.

CHAPITRE XIV

PERTE ET DÉLAISSEMENT

L'article 55 établit les limites de la responsabilité de l'assureur.

Art. 55. — 1° Sous réserve des dispositions de la présente loi et à moins que la police n'en dispose autrement, l'assureur est responsable pour toute perte causée directement par un des risques contre lesquels l'objet de l'assurance a été assuré, mais, sous les réserves indiquées plus haut, il n'est pas responsable pour toute perte qui n'a pas été causée directement par un de ces risques ;

2° En particulier :

a) L'assureur n'est pas responsable des pertes qu'on peut attribuer à la faute voulue de l'assuré, mais, à moins de dispositions contraires dans la police, il est responsable des pertes causées par des risques couverts par l'assurance même lorsque ces risques ne se seraient pas produits sans la faute ou la négligence du capitaine ou de l'équipage.

b) A moins que la police n'en dispose autrement, l'assureur sur corps ou sur facultés n'est pas responsable des pertes causées par le retard, même lorsque ce retard a été entraîné par un des risques couverts par l'assurance.

c) Sauf dispositions contraires contenues dans la police, l'assureur n'est pas responsable de la fatigue et de l'usure habituelles (*ordinary wear and tear*) du coulage et du bris (*leakage and breakage*) habituels, du vice propre ou de la nature de la chose assurée, des pertes causées par les rats et la vermine, des avaries de machine qui n'ont pas été causées directement par un risque couvert par la police.

Limite de la responsabilité de l'assureur. — L'assureur ne répond envers le propriétaire de la chose assurée que des divers risques couverts par la police d'assurance. Lorsque une perte ou un sinistre viendra à se produire, il y aura lieu de se demander quelle en est la cause exacte ? Doit-il être attribué à l'un de ces dangers contre lesquels l'assuré a voulu se protéger en contractant la police ou bien doit-il être regardé comme causé par un risque qui n'a pas été prévu dans la police ?

L'application de ce principe n'est pas sans présenter dans la pratique de très sérieuses difficultés. Il n'est pas toujours facile d'établir la cause exacte d'une avarie ou d'un sinistre. Dans certains cas, la perte peut avoir été causée par deux risques différents : par exemple par une collision et par les risques de la mer (1).

Dans certains cas particuliers, la jurisprudence des cours

(1) Reischer et Borwick, 1894, 2 QB. 548.

anglaises, dans son désir de faire une application aussi stricte et aussi exacte que possible de ce principe, s'est trouvée entraînée à des solutions qui peuvent paraître excessives. Lorsqu'un navire est affrété par un contrat de charte-partie, le propriétaire du navire peut se trouver éprouver une perte très lourdes, si le contrat est plus tard annulé par l'affrèteur. Supposons un navire affrété dans ces conditions, avec une stipulation contenue dans la charte-partie d'après laquelle le propriétaire autorise l'affrèteur, si plus tard le navire se trouve ne plus pouvoir remplir l'emploi auquel il est destiné, à réduire le prix de l'affrètement du navire. Si ultérieurement, par suite de risques couverts par la police d'assurance contractée par le propriétaire du navire, celui-ci n'est plus en état de naviguer, et si l'affrèteur, en invoquant cet état d'innavigabilité réduit le prix de l'affrètement, la question se pose de savoir s'il faut accorder à l'assuré propriétaire le droit de réclamer à l'assureur une indemnité pour la perte de cette partie du fret. Dans un cas analogue à celui que nous venons d'exposer la Cour d'appel a décidé que la perte supportée par l'assuré n'était pas due directement à l'état d'innavigabilité du navire et, par conséquent, n'avait pas été causée directement par les périls couverts par le contrat d'assurance, mais que cette perte était, au contraire, la conséquence de l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire, d'un droit appartenant aux affrêteurs. La La Chambre des Lords appelée à se prononcer sur cette espèce a confirmé la décision de la Cour d'appel (1).

(1) *Inman SS Co Ltd.* et *Bischoff*, 1882, 7 app. cas. 670; — *Nickels* et

Il faut donc admettre que toutes les fois qu'il se produit au préjudice de l'assuré une perte de fret et que cette perte est causée par l'annulation d'une charte-partie demandée par l'affrèteur, l'assuré ne peut réclamer aucune indemnité à l'assureur, même si la réclamation de l'affrèteur est fondée sur un état d'innavigabilité du navire entraîné par un des risques couverts par la police.

Mais il ne faudrait plus admettre cette solution si la charte-partie conclue entre le propriétaire et les affrêteurs portait que, dans certains cas limitativement déterminés, le fret dû en vertu de cette charte-partie cesserait d'être dû d'une façon quasi-automatique. Les affrêteurs n'ont plus à exercer une option ; ils ne peuvent pas choisir entre deux partis ; automatiquement, en vertu des clauses expresses de la police, le fret cesse d'être payable par les affrêteurs.

Les cours anglaises ont été amenées à se prononcer dans deux affaires analogues, celle des *Alpes* et celle du *Bedouin*.

Dans la première, le vapeur *Les Alpes* avait été affrété par un contrat de charte-partie contenant une clause d'après laquelle si le navire devenait indisponible pendant un temps donné par suite de la nécessité d'opérer des réparations à son bord, l'engagement des affrêteurs devait cesser. Le propriétaire avait fait assurer son navire contre divers risques et en particulier contre l'incendie. Un feu se déclara à bord et eut pour conséquence d'exiger de longues répara-

London Ins Co (1900) 6 Com Cas 15 ; — Manchester Liners Ltd et British Ins Co Ltd. 1901, 7 Com Cas. 26 ; — Jamieson et The Newcastle Assoc. (1895) 2 QB. 90.

tions. Par suite du délai prolongé, le contrat fut annulé. La Cour décida que l'assureur devait être regardé comme responsable de la perte du fret supportée par l'assuré (1).

Dans la seconde affaire, la charte-partie contenait une clause expresse d'après laquelle le paiement mensuel du fret, qui devait être payé à l'avance, devait cesser, si le navire, par suite d'accident de machine, devenait inutilisable pour une période d'une durée supérieure à 24 heures. Un des risques couverts par la police entraîna une avarie de machine qui eut pour effet de suspendre le paiement du fret pour une période de 28 jours. La Cour d'appel estima que cette perte de fret avait été causée directement par un des risques couverts par la police et jugea que l'assureur devait être considéré comme responsable (2).

Pour éviter les dangers que peut entraîner pour eux une jurisprudence pareille, les assureurs, en général, prennent la précaution de faire figurer dans la police une clause rédigée de façon à les exonérer de toute responsabilité, si, par suite de l'un des risques couverts par la police, un contrat de charte-partie était annulé ou si le paiement du fret au propriétaire du navire, en vertu de ce contrat, était suspendu pendant une certaine période de temps (3).

(1) *The Alps*, 1893, P. 109.

(2) *The Bedouin*, 1894, P. 1; — *Brankelow, SS Co et Canton Ins Office*, 1899, 2 QB. 178.

(3) *Furnbull Co et Hull Underwriters' Association*, 1900, 2 Q. B. 402; — *Mercantile SS Co et. Ltd. et Tyser*, 1881, 7 QBD. 73; — *Inman et Bischoff*, 1882, 7 App. Cas 670.

Faute ou négligence du capitaine ou de l'équipage. — L'assureur devra être regardé comme responsable du sinistre ou de la perte, lorsque cette perte ou ce sinistre a été causé par un des risques couverts par la police et même dans le cas où cette perte ou ce sinistre ne se serait pas produit sans la négligence ou la faute du capitaine ou des hommes de l'équipage du navire.

L'article 55 al. 2 (a) a confirmé les décisions de la jurisprudence des cours anglaises (1). Mais il importe de rapprocher des dispositions de l'article 55 celles qui se trouvent contenues dans l'article 78 de la loi.

Art. 58. al. 4. — Il est du devoir de l'assuré et de ses préposés, dans tous les cas, de prendre toutes les mesures raisonnables pour réduire la perte au minimum ou pour la prévenir.

Il nous paraît assez difficile de concilier d'une façon satisfaisante les dispositions de l'article 55 avec celles de l'art. 78. L'article 55 nous déclare que l'assureur sera responsable même en présence d'une faute ou d'une négligence du capitaine ou des hommes de l'équipage ; l'article 78 pose pour ceux-ci l'obligation de faire le nécessaire pour atténuer ou même pour prévenir la perte.

Retard. — A moins de dispositions spéciales contenues dans la police, l'assureur n'est pas responsable lorsqu'un retard a pour effet d'entraîner une perte pour l'assuré,

(1) Redman et Wilson, 1845, 14 MW, 476; — Trinder and Co, et Thames and Mersey, Mar. Ins. Co. 1898, 2 QB. 114.

alors même que ce retard a été causé lui-même par un des risques couverts par la police (1).

L'article 55 al. 2, (b) consacre ce système, mais il ne s'applique qu'au cas de police sur corps ou sur facultés ; lorsqu'il s'agit de police sur fret, comme nous l'avons vu précédemment, l'assureur peut, dans certains cas, être considéré comme responsable.

Responsabilité de l'assureur. — Usure et fatigue habituelles. — L'article 55 ajoute que l'assuré n'aura droit à aucune indemnité de la part de l'assureur pour les détériorations de l'objet de l'assurance provenant de l'usure et de la fatigue ordinaires.

Le simple fait de naviguer entraîne pour un navire certaines détériorations naturelles : usure des voiles, des câbles, avaries à la doublure du navire, etc. Il y a là des pertes qui ne doivent pas être supportées par l'assureur.

Mais l'application du principe, qui paraît très simple, est beaucoup plus délicate. Comme le fait remarquer Phillips, il est très difficile de distinguer les avaries subies par le navire qui sont l'effet de la fatigue et de l'usure ordinaires et prévues de celles qui doivent être regardées comme causées par un des risques couverts par la police (2). Il y a là une question de fait souvent délicate à résoudre. Pour apporter un peu de clarté et de précision dans la matière, cer-

(1) *Shelbourne et Law Investment Ins Corpor*, 1898, 2 QB. 626 ; — *Pink et Fleming*, 1890, 25 QBD. 396.

(2) *Phillips*, § 1105 ; — *Stevens, on Average*, 180 ; — *Lowndes, Mar. Ins.*, § 287.

tains usages ont été acceptés et confirmés par le Lloyd's et insérés dans les règles de pratique de l'association des *average adjusters* (1) (Experts en règlements d'avarie).

Coulage et bris. — Article 53 al. 2 (c). L'assureur n'est pas responsable du coulage et du bris habituels dans l'assurance de certaines marchandises : vins, liquides, huiles, mélasses, verres, etc.

La législation anglaise ne fixe pas de pourcentage : la question devra être résolue dans chaque cas en tenant compte des faits de la cause.

Vice de la chose assurée. — L'assureur n'est pas considéré comme responsable si les marchandises chargées se gâtent par suite d'un vice propre ou par suite de leur nature (art. 53 al. 2 (e) (2)).

Perte partielle ou perte totale.

Art. 56. — 1° Une perte peut être soit totale, soit partielle. Toute perte qui n'est pas une perte totale d'après la définition donnée plus loin est une perte partielle ;

2° Une perte totale peut être soit une perte totale réelle, soit une perte totale présumée (*actual total loss. constructive total loss.*) ;

3° A moins qu'une intention différente ne ressorte clairement des termes de la police, une police d'assurance contre les pertes totales comprend une perte totale présumée aussi bien qu'une perte totale réelle.

(1) Mac Arthur, *op. cit.*, 110, 113.

(2) Ballantyne et Mackinnon, 1896, 2 QB. 455 ; — Océanic SS Co et Faber, 1906, 11 Com. Cas. 179.

4° Lorsque l'assuré poursuit l'assureur en paiement d'une indemnité pour une perte totale, si les faits prouvent qu'il n'y a eu que perte partielle, l'assuré peut, à moins que la police n'en dispose autrement, réclamer une indemnité pour perte partielle ;

5° Quand les marchandises parviennent à leur destination *in specie* mais, quand par suite d'oblitération des marques ou pour toute autre raison, on ne peut pas les identifier, la perte, s'il s'en produit une, est partielle et non totale.

Perte totale réelle. — L'art 37 contient la définition de la perte totale réelle.

Art. 57. — 1° Quand l'objet de l'assurance est détruit ou avarié au point de cesser d'être une chose de l'espèce assurée ou bien lorsque l'assuré en est privé d'une manière définitive, il y a perte totale réelle ;

2° Quand il y a perte totale réelle, l'assuré n'est pas tenu de notifier à l'assureur son délaissement.

Lorsque l'objet de l'assurance est détruit ou bien lorsque l'assuré s'en trouve privé d'une façon définitive, il y a perte totale réelle. Mais comme nous l'indique la première partie de l'article 57, il peut encore y avoir perte totale réelle lorsque l'objet, bien que n'étant pas complètement détruit, a pourtant cessé d'exister comme chose de l'espèce assurée (1).

(1) *Asfar et Blundell*, 1896, 1 QB. 123.

Si un chargement de poissons, par exemple, se trouve au moment de l'arrivée du navire dans un état de putréfaction, il faut admettre qu'il y a eu perte totale réelle, même si ce chargement est susceptible d'être vendu comme engrais.

La Chambre de la Cour de l'Echiquier avait, avant le vote de la loi de 1906, décidé qu'il y avait perte totale réelle lorsque la marchandise était avariée au point de ne point pouvoir atteindre son port de destination et était vendue à un port intermédiaire (1). Ce cas particulier n'est pas compris dans la définition que donne l'article 57 de la perte totale réelle. Peut être faut-il considérer qu'il y a dans de pareilles circonstances perte totale présumée d'après l'article 60 et admettre que la notification n'est pas nécessaire en vertu des dispositions de l'art. 62, al. 7 ? Peut-être faut-il admettre, et c'est l'opinion de de Hart et Simey, que les définitions données par la loi doivent être interprétées d'une façon très large (2).

Navire absent. — La législation anglaise n'indique pas le délai après lequel le navire disparu doit être considéré comme perdu corps et biens.

(1) Roux et Salvador, 1886, 3 Ding. nc, 266 ; — Cossman et West, 1887, 13 app. cas, 174 et 184.

(2) Primitivement l'article 57 contenait un paragraphe visant le cas que nous venons d'exposer : ce paragraphe a été supprimé par la commission et il paraît falloir en conclure que lorsque la marchandise tout en existant *in specie* ne peut pourtant pas arriver à son port de destination parce qu'elle est hors d'état de supporter le voyage, il y a non perte totale réelle, mais perte totale présumée. — Chalmers and Owen, page 80.

Art. 58. — Lorsque le navire assuré est disparu et lorsque aucune nouvelle de ce navire n'est parvenue après une période de temps raisonnable, une perte totale réelle peut être présumée.

Sur la question de savoir quelle est dans ce cas la cause de la perte du navire, on admet la présomption d'après laquelle le navire a coulé en mer (3).

Cas de transbordement de la marchandise.

Art. 59. — Lorsque, par suite d'un risque couvert par le contrat d'assurance, le voyage est interrompu dans un port ou lieu intermédiaire dans des circonstances de nature, sauf stipulation particulière contenue dans le contrat d'affrètement, à autoriser le capitaine à débarquer et à rembarquer les marchandises ou autres meubles ou à les transborder et à les envoyer à leur destination, la responsabilité de l'assureur doit être considérée comme subsistant malgré le transbordement.

L'assureur doit très probablement être considéré comme responsable des pertes qui peuvent se produire pendant le transbordement, pendant le déchargement et le rechargement de la marchandise.

Perte totale présumée. — Les articles 60 et 61 sont consacrés par la loi à l'étude de la perte totale présumée.

Art. 60. — 1° Sous réserve des dispositions expresses contenues dans la police, il y a perte totale présumée lorsque l'objet de

(1) Houstmann et Thoratou, Holt, NP. 242; — Kostar et Reed, 1826, 2 DC 19.

l'assurance est raisonnablement délaissé parce que sa perte totale apparaît comme inévitable ou parce qu'il ne saurait être sauvé d'une perte réelle totale sans une dépense supérieure à sa valeur après cette dépense faite ;

2° En particulier, il y a perte totale présumée :

I. — Quand l'assuré est privé de la possession du navire ou des marchandises par un des risques couverts par la police et quand (a) il est improbable qu'il puisse rentrer en possession du navire ou des marchandises selon le cas et (b) quand les frais nécessaires pour rentrer en possession du navire ou des marchandises selon le cas excéderaient la valeur du navire ou des marchandises une fois qu'il les aurait recouvrés.

II. — Dans le cas d'avarie causée au navire, si ce dernier est endommagé par un risque prévu par la police au point que la dépense nécessaire pour le réparer serait supérieure à sa valeur après la réparation.

Dans l'estimation du coût des réparations il n'y a pas lieu d'opérer de déduction pour les contributions d'avarie commune à ces réparations payables par d'autres intérêts ; mais il faudra tenir compte des opérations futures de sauvetage et des contributions pour avarie commune dont le navire sera plus tard débiteur s'il est réparé.

III. — Dans le cas d'avarie causée aux marchandises, quand la dépense nécessaire pour réparer le dommage et pour faire parvenir les marchandises à leur destination serait supérieure à la valeur de ces marchandises à leur port d'arrivée.

Effets de la perte totale présumée.

Art. 61. — Quand il y a une perte totale présumée, l'assuré

peut soit traiter la perte comme une perte partielle, soit délaissér l'objet de l'assurance en faveur de l'assureur et traiter la perte comme si elle était une perte totale réelle.

La législation a résumé dans l'article 60 les principes généraux de la question de la perte totale présumée.

Il y a perte totale présumée : 1° lorsque la perte totale réelle de l'objet de l'assurance paraît inévitable ;

2° Lorsque pour éviter la perte totale réelle de l'objet il faudrait engager des dépenses dont le montant serait supérieur à la valeur de l'objet dont on aurait évité la perte.

Ces deux principes doivent permettre d'établir dans quels cas il faut regarder une perte comme une perte totale présumée.

Perte totale présumée du navire. — Pour décider s'il y a eu ou non perte totale présumée du navire, il importe donc de se demander si le coût des diverses opérations nécessaires pour sauver le navire d'une perte réelle ne sera pas finalement supérieur à la valeur réelle du navire après son sauvetage et l'exécution des réparations nécessaires (1).

Mais l'application de ce principe dans le cas de navire appelle certaines observations. Faut-il accorder au propriétaire du navire le droit d'ajouter au coût des réparations nécessaires la valeur de l'épave quand il s'agit d'établir s'il y a eu ou non perte totale présumée ? La solution qu'il convient de donner à cette question paraît délicate.

En 1908 la Chambre des Lords était appelée à se pronon-

(1) Popham et Saint-Petersburg Ins Co, 1904, 40 Com Cas 31.

cer sur la question, mais comme l'espèce qui lui était soumise était antérieure au vote de la loi de 1906, elle n'avait pas à se préoccuper des dispositions contenues dans celle-ci. La Chambre des Lords estima qu'il y avait lieu d'autoriser l'ex-propiétaire du navire à ajouter au montant des réparations la valeur de l'épave, mais elle ajoutait, il est vrai, que ce système ne devait être admis que lorsqu'il y avait vraiment « une épave ou quelque chose d'analogue à un épave, et qu'il ne fallait autoriser le propriétaire à tenir compte de cette valeur que lorsque cette valeur était simplement la valeur de démolition du navire (1). »

L'application des dispositions de l'article 60 de la loi doit-elle entraîner une solution opposée à celle admise par la Chambre des Lords? La solution paraît douteuse.

Les adversaires de la solution donnée par la Chambre des Lords font valoir deux arguments qui paraissent très forts.

Le premier est tiré des circonstances mêmes dans lesquelles fut votée la loi de 1906. Le législateur, en 1906, disent-ils, n'a pas voulu modifier complètement les règles admises en Angleterre ; il a, au contraire, cherché seulement à codifier d'une façon définitive les principes acceptés par les cours anglaises ; or la Cour d'appel qui avait eu à se prononcer sur cette question en 1903 avait admis une solution négative (2). Le second argument, qui nous paraît difficilement réfutable, est tiré des termes mêmes employés

(1) *Macbeth and Co Ltd et Maritime Ins Co Ltd*, 1903, AC. 144.

(2) *Angel et Merchants', Mar Ins Co*, 1903, 1 CB., 811.

par le législateur de 1906 dans la rédaction de l'article 60. Dans la seconde partie du § 2 de l'article 60, le législateur ne fait aucune allusion à la valeur de l'épave ; il parle exclusivement des frais nécessités par les réparations, et il nous paraît, devant la netteté de la rédaction de ce paragraphe, bien difficile de soutenir la solution adoptée par la Chambre des Lords.

Pour soutenir l'interprétation donnée par la Chambre des Lords, on a prétendu que le § 2 de l'article 60 ne devait pas être interprété d'une façon limitative. On a soutenu aussi, et ce second argument paraît particulièrement faible, que la valeur de l'épave devait être considérée comme constituant un des éléments du coût de réparation du dommage (*the cost of the repairing the damage*). Lord Collins dans son jugement a émis cette opinion : « le navire avarié est un des éléments de formation du navire réparé ».

Nous n'insisterons pas plus longuement, car cette interprétation du § 2 de l'article 60 nous paraît tout à fait excessive ; mais pourtant, malgré la faiblesse des arguments, il est à prévoir que la jurisprudence confirmera la thèse émise par la Chambre des Lords et que nous avons critiquée.

Fret pendant. — Faut-il tenir compte dans l'établissement de la perte totale présumée du fret pendant ? La décision de la Chambre des Lords, que nous avons citée plus haut, paraît favorable à une solution affirmative. Cette opinion a été soutenue par Gow (1), Lowndes (2), Mac

(1) Gow, Ins. § 136.

(2) Lowndes, Ins, p. 150.

Arthur (1), mais combattue par de Hart et Simey (2).

Valeur du navire après les réparations. — La valeur du navire doit être appréciée d'après la valeur réelle qu'aurait le navire après l'exécution des réparations nécessaires. Lorsque la police d'assurance est une police évaluée, il n'est pas possible de considérer l'évaluation du navire contenue dans cette police comme faisant preuve de cette valeur entre les parties. Mais très souvent la police contient une clause expresse d'après laquelle l'assureur et l'assuré stipulent que cette évaluation devra, en cas de sinistre, être considérée comme la valeur réelle du navire pour résoudre la question de l'existence ou de la non-existence d'une perte totale présumée (3).

Dans l'estimation du coût des réparations à effectuer il n'y a pas lieu d'opérer de déduction pour des contributions qui pourraient éventuellement être dues au propriétaire du navire.

Si, par exemple, le montant des réparations est de £ 10.000 et si la valeur du navire serait après ces réparations de £ 9.000, il faudrait admettre qu'il y a bien là une perte totale présumée, même si par un règlement d'avarie commune la moitié de ces réparations pouvait être éventuellement réclamée à des tierces personnes. (Art. 60. 2 II.)

Domage. — Avarie aux marchandises. — Il y a perte

(1) Mac-Arthur, *Ins*, pp. 148, 149.

(2) De Hart and Simey, *op. cit.*, p. 77 (1).

(3) North Atlantic SS Co et Burr, 1904, 9 Com Cas. 164.

totale présumée de marchandises, lorsque le montant des dépenses nécessaires pour réparer l'avarie et pour faire parvenir définitivement la marchandise à son point de destination, est supérieur à la valeur qu'aurait la marchandise au port d'arrivée.

Lorsqu'une marchandise avariée se trouve en détresse dans un port intermédiaire, il faut, pour décider s'il y a ou non perte totale présumée, tenir compte du montant des réparations et du fret nécessaire pour son transport au port de destination.

La Chambre de l'Echiquier (1) a admis que par fret dans ce cas il fallait entendre la différence entre le fret qui serait payé définitivement et celui qui aurait été payé en vertu du contrat de transport primitif : autrement dit, il importe de déduire du fret qui sera dû définitivement le montant du fret fixé par le premier contrat. Cette décision rendue par la Cour de l'Echiquier a été critiquée très sévèrement par Lowndes (2) et par Mac Arthur (3). La loi de 1906 paraît contredire cette solution ; les expressions qu'elle emploie, le coût du transport de la marchandise à destination (*the cost of forwarding the goods to their destination*) paraissent repousser toute déduction.

Perte totale présumée du fret. — Primitivement le projet contenait un autre paragraphe traitant de la délicate question de la perte totale présumée du fret. Ce paragraphe,

(1) Farnworth et Hyde, 1866, L R. 2 CP., 204.

(2) Lowndes, *loc. cit.*, 131.

(3) Mac Arthur, *loc. cit.*, 151.

accepté d'abord par la commission du Lord Chancelier, a été plus tard supprimé. Il faut donc en cas de perte totale du fret appliquer le principe général contenu dans la première partie de l'article 60 (1).

Notification du délaissement.

Art. 62. — 1° Sous réserve des dispositions de cet article, lorsque l'assuré prend le parti de délaisser l'objet de l'assurance, il doit faire une notification de ce délaissement. S'il néglige d'agir ainsi, la perte pourra seulement être regardée comme une perte partielle ;

2° La notification du délaissement peut être faite soit par écrit, soit de vive voix, soit en partie par écrit et en partie de vive voix ; elle peut être faite en n'importe quels termes indiquant l'intention de l'assuré de délaisser son intérêt assuré dans l'objet de l'assurance sans conditions, à l'assureur ;

3° La notification du délaissement doit être faite avec une diligence raisonnable après la réception de nouvelles sûres au sujet de la perte, mais, quand les informations reçues par l'assuré paraissent douteuses, celui-ci a droit à un délai raisonnable lui permettant de se renseigner ;

4° Lorsque la notification du délaissement est faite à l'assureur d'une manière régulière, le fait que l'assureur refuse d'accepter le délaissement ne peut pas préjudicier aux droits de l'assuré.

5° L'acceptation d'un délaissement peut être expresse ou im-

(1) Chalmers et Owen, *op. cit.*, p. 85. — Voir l'opinion de De Hart et Simey, *op. cit.*, p. 70, note d et Arnould, *op. cit.*, §§ 1161-1181.

pliquée par la conduite de l'assureur. Le simple silence observé par l'assureur après la notification n'est pas considéré comme une acceptation ;

6° Quand la notification du délaissement est acceptée, le délaissement est irrévocable. L'acceptation de la notification fait preuve de la perte et de la régularité de la notification ;

7° La notification du délaissement n'est pas nécessaire si, lorsque l'assuré est informé de la perte, il n'y a aucune possibilité d'avantage quelconque pour l'assureur à recevoir la notification du délaissement ;

8° L'assureur peut dispenser l'assuré de la notification du délaissement ;

9° Quand un assureur a réassuré son risque, il n'est obligé de faire aucune notification de délaissement.

Art. 63. — 1° Quand son délaissement a été valablement opéré, l'assureur a le droit de s'approprier (*to take over*) l'intérêt de l'assuré dans ce qui peut rester de l'objet assuré ainsi que tous les droits de propriété qui s'y rattachent ;

2° Dans le cas de délaissement d'un navire, l'assureur de ce navire a droit au fret en cours d'acquisition, et au fret gagné par le navire après la perte, moins les frais entraînés par cette acquisition après l'événement ; et si le navire transporte des marchandises qui sont la propriété du propriétaire de celui-ci, l'assureur a droit à une rémunération raisonnable pour le transport de ces marchandises postérieurement à l'événement qui a causé la perte.

Notification du délaissement. — La notification du dé-

laissement est l'acte par lequel l'assuré déclare à l'assureur qu'il lui abandonne tous ses droits sur l'objet assuré. Lorsque l'assuré prétend se trouver en face d'une perte totale présumée, il est tenu de notifier son délaissement à son assureur, sauf dans certains cas particuliers sur lesquels nous reviendrons.

Forme de la notification. — D'après l'alinéa 2 de l'article 62, la notification peut être faite soit par écrit, soit verbalement. Il n'est pas nécessaire que l'assuré se serve de termes particuliers, mais il faut que son intention de délaisser apparaisse clairement. Le fait de demander aux assureurs de donner des ordres pour disposer de l'objet assuré ne devrait pas être considéré comme une preuve de cette intention de délaisser.

Délai. — La notification du délaissement doit être faite à l'assureur dans un délai raisonnable (art. 62. alinéa 3). La question de savoir ce qu'il faut entendre par « délai raisonnable » est une question de fait dont la solution dépendra de l'étude des faits de la cause.

Acceptation du délaissement. — L'assureur n'est pas tenu d'accepter le délaissement fait par l'assuré (1) ; il n'est même pas obligé de répondre à la notification du délaissement faite par celui-ci. Son silence ne peut pas être interprété comme une acceptation de ce délaissement (art. 62, 4, 5). S'il ne répond pas aux demandes de l'assuré, il devra être regardé comme refusant d'accepter la notification (2).

(1) Ruys et Royal Exchange Ass Corporation, 1897, 2 QB. 135.

(2) Provincial Ins Co of Canada et Leduc, 1874, L. R. 6 PC. 224.

Tant que la notification du délaissement n'a pas été acceptée, l'assuré peut revenir sur sa décision et renoncer à considérer la perte comme une perte totale présumée (1).

L'acceptation du délaissement par l'assureur peut être soit expresse soit tacite. L'acceptation est expresse lorsque l'assureur fait part à l'assuré de son intention d'accepter le délaissement ; elle est tacite lorsque qu'elle est impliquée par la conduite même de l'assureur. Lorsque l'assureur prend possession du navire sinistré, exécute à son bord des réparations, etc., il faut le regarder comme ayant accepté tacitement la notification du délaissement qui lui a été faite par l'assuré (art. 62. 5).

Notification inutile. — La jurisprudence des cours anglaises a admis depuis longtemps le principe d'après lequel toutes les fois que la notification du délaissement faite par l'assuré à l'assureur ne pouvait présenter pour ce dernier aucun avantage, cette notification était inutile et l'assureur ne pouvait se prévaloir du fait que l'assuré ne lui avait point notifié régulièrement le délaissement (2) (art. 62. 7). Par application du principe général, il faut admettre que l'assureur qui a effectué une réassurance du risque par lui garanti n'a pas besoin de notifier le délaissement à son réassureur, car il n'a rien à lui délaisser (3) (art. 62. 9).

Effets du délaissement. — Lorsque le délaissement a été

(1) Ruys et Royal Exchange Ass Corporation, 1897, 2 QB. 135.

(2) Trunder, Anderson and Co et The Thames and Mersey Mar Ins Co, 1898, 2 QB. 114.

(3) Western Assur. Co of Toronto et Poole, 1903, 1 KB. 385.

accepté d'une façon expresse par l'assureur, cette acceptation a pour effet de transférer la propriété de l'assuré à l'assureur. L'assureur est dans l'obligation de payer à l'assuré le montant de l'objet assuré et il jouit sur l'objet de l'assurance de tous les droits de propriété qui appartenaient à l'assuré (art. 63).

Mais, même lorsque la notification du délaissement n'a pas été acceptée d'une façon définitive par l'assureur, même lorsque celui-ci refuse de consentir à l'accepter, cette notification a pour effet cependant de dégager l'assuré de la responsabilité qui pourrait être une conséquence de son droit de propriété sur l'objet assuré ; il cesse d'être propriétaire et, par conséquent, il ne peut plus être considéré comme responsable.

L'assuré ne sera pas responsable du dommage causé par le navire à un autre navire par suite d'une collision entre celui-ci et le navire sinistré (La jurisprudence a admis, que même lorsqu'il n'y avait pas de la part de l'assuré un délaissement de la propriété mais un simple abandon du contrôle, de la surveillance du navire, lorsque cette surveillance se trouvait confiée aux autorités du port, il fallait admettre la même solution) (1). Il ne sera pas responsable non plus pour le montant des frais nécessités par l'enlèvement du navire, lorsque le navire sera considéré comme un obstacle à la navigation d'après la loi sur l'enlèvement des épaves de 1877 et la loi sur les ports, docks et jetées de 1847 (2).

(1) *The Utopia*, 1893, AC. 492. *The Smark*, 1899, P. 80.

(2) *The Crystal*, 1894, AC. 308. *Banaclough et Brown*, 1897, AC. 615.

CHAPITRE XV

PERTES PARTIELLES COMPRINANT LE SAUVETAGE ET L'AVARIE COMMUNE AINSI QUE LES CHARGES PARTICULIÈRES

Perte avarie particulière.

Art. 64. — Une perte avarie particulière (*particular average loss.*) est une perte partielle de l'objet de l'assurance qui a été causée par un risque couvert par la police et qui n'est pas une perte avarie grosse (*general average loss.*) ;

2° Les frais encourus par ou pour l'assuré pour la sûreté ou la conservation de l'objet de l'assurance autres que les avaries communes et les frais de sauvetage sont appelés charges particulières. Les charges particulières ne sont pas comprises dans l'avarie particulière.

Définition de la perte avarie particulière. — La définition donnée par le législateur de 1906 de la perte avarie particulière paraît être le résultat logique de la décision de la Cour d'appel dans l'affaire *Price et The A 1 Ships' Small Damage Ins. Assn.* (1).

(1) 1899, 22 QBD, 580.

Les frais encourus pour la sécurité et la conservation de l'objet de l'assurance sont d'après le § 2 de l'art. 64 des charges particulières qui ne sont pas comprises dans l'avarie particulière ; mais généralement la police contient une disposition particulière appelée « clause d'agir et de travailler » que nous étudierons en détail plus loin et qui permet à l'assuré de réclamer à l'assureur une indemnité pour ces frais (voir art. 78, voir page 226) (1).

Frais de sauvetage. — L'article 65 est consacré à l'étude des frais de sauvetage.

Art. 65. — 1° Sous réserve des dispositions expresses contenues dans la police d'assurance, les frais de sauvetage encourus pour protéger l'objet de l'assurance contre une perte par un des risques couverts par la police peuvent être réclamés à l'assureur comme s'il s'agissait d'une perte causée par un de ces risques ;

2° Les frais de sauvetage (*salvage charges*) signifient les dépenses recouvrables d'après le droit maritime par un sauveteur, indépendamment de l'existence d'un contrat. Ils ne comprennent pas les frais pour des services de sauvetage rendus par l'assuré, par ses préposés ou par toute personne employée par eux par un contrat de location dans le but d'écarter un risque couvert par la police. De telles dépenses, lorsqu'elles sont dûment engagées, peuvent être recouvrées comme charges particulières ou comme perte avarie grosse, selon les circonstances dans lesquelles elles ont été encourues.

(1) Mac Arthur, Ins. Appendix 4.

Frais de sauvetage. — Les frais de sauvetage, lorsqu'ils ont eu pour but d'écarter l'un des risques couverts par la police d'assurance, peuvent être réclamés à l'assureur par l'assuré comme si l'on se trouvait en présence d'une perte due à l'un de ces risques (art. 66, alinéa 1). Mais, comme le fait remarquer le législateur dans la seconde partie de cet article 65, il ne faut pas qu'il y ait eu de contrat passé avec le sauveteur (Pour l'application de la clause de travailler et d'agir, voir plus loin l'étude de l'article 78, page 226).

Le mot *salvage* signifie ici seulement l'indemnité de sauvetage ; le mot *salvage* est quelquefois employé pour désigner soit les services du sauveteur, soit la chose sauvetée (1).

Perte avarie commune.

Art. 66. — 1° Une perte avarie commune est une perte entraînée par ou résultant directement d'un acte d'avarie commune. Elle peut comprendre une dépense d'avarie commune comme un sacrifice d'avarie commune ;

2° Il y a acte d'avarie commune lorsque un sacrifice ou une dépense extraordinaire est raisonnablement engagé ou encouru, en cas de péril, pour préserver la propriété en péril dans le risque commun ;

3° Quand il y a une perte avarie commune, la partie sur laquelle elle retombe a droit, sous réserve des conditions imposées par le droit maritime, à une contribution proportionnelle de la part des autres personnes intéressées et cette contribution est ap-

(1) Chalmers et Owen, *op cit.*, p. 80.

pelée contribution d'avarie commune (*general average contribution*) ;

4° Sous réserve de dispositions expresses contenues dans la police, quand l'assuré a encouru une dépense avarie commune, il peut réclamer le montant de cette dépense à l'assureur dans la mesure de la perte qui retombe sur lui, et dans le cas d'un sacrifice avarie commune, il peut réclamer une indemnité à l'assureur pour la totalité de la perte sans avoir exercé son droit de contribution contre les autres personnes qui sont tenues de contribuer à cette perte ;

5° Sous réserve de dispositions expresses contenues dans la police, lorsque l'assuré a payé ou est obligé de payer une contribution d'avarie commune au sujet de l'objet assuré, il peut réclamer une indemnité à l'assureur ;

6° En l'absence de stipulations expresses, l'assureur n'est pas responsable d'une perte avarie commune ou de la contribution si la perte n'a pas été encourue dans le but d'éviter ou ne se rattache pas aux précautions prises pour éviter un risque couvert par l'assurance ;

7° Quand le navire, le fret et le chargement ou deux de ces intérêts sont la propriété d'un même assuré, la responsabilité de l'assureur pour les pertes avarie commune ou les contributions doit être établie comme si ces objets appartenaient à des personnes différentes.

L'étude de l'article 66 pour être complète nécessiterait d'un exposé de toute la théorie de l'avarie commune. Un tel exposé nous entraînerait au delà du plan que nous nous

sommes tracé, nous obligerait à une longue discussion de diverses questions qui ne se rattachent que de très loin à la matière de l'assurance maritime.

Nous nous contenterons donc sur cette matière de quelques très courtes observations.

Le principe général qui domine toute la théorie de l'avarie commune est le suivant : le sacrifice consenti par l'une des parties intéressées, la dépense engagée par elle volontairement dans le but de sauver le tout ne doit pas être finalement supporté, par la personne qui a consenti ce sacrifice ou engagé cette dépense, mais doit retomber sur tous les intéressés proportionnellement à la mesure de leur intérêt.

Lowndes a consacré un volume très important à cette question de l'avarie commune et Arnould a traité la question, avec moins de détails et d'une façon moins approfondie dans la troisième partie de son ouvrage sur les assurances maritimes (1).

Le contrat d'assurance doit être regardé comme un contrat indépendant du règlement de l'avarie commune. Si l'assuré a reçu déjà des contributions de la part des personnes intéressées dans l'avarie commune, il ne pourra réclamer que la balance à l'assureur ; si l'assureur paie avant que le règlement ait été effectué, il acquiert tous les droits qui appartenaient à l'assuré (2).

(1) *The Mary Thomas*, 1894, P. 108.

(2) Chalmers et Owen, *op. cit.*, 98.

CHAPITRE XVI

MONTANT DE L'INDEMNITÉ

Etendue de la responsabilité de l'assureur. — Lorsque la police ne contient pas d'évaluation, l'indemnité que peut réclamer l'assuré à l'assureur est égale à la valeur assurable de l'objet de l'assurance. Lorsque la police contient une évaluation de cet objet, elle est égale au montant total de celle-ci.

Art. 67. — 1^o La somme que l'assuré peut réclamer à l'assureur pour une perte, dans le cas d'une police non évaluée, pour le montant total de la valeur assurable de l'objet de l'assurance, ou le montant de l'évaluation contenue dans la police, dans le cas d'une police évaluée, est appelé le montant de l'indemnité ;

2^o Quand il y a une perte recouvrable par une police, l'assureur ou chaque assureur, s'il y en a plusieurs, est tenu au paiement du montant de l'indemnité dans la mesure du montant de sa souscription par rapport à la valeur indiquée par la police si

celle-ci est évaluée ou par rapport à la valeur assurable de l'objet de l'assurance si la police n'est pas évaluée.

(Voir *supra* page 36, l'article 16 sur la valeur assurable de l'objet de l'assurance). Nous avons déjà insisté sur le caractère de l'évaluation contenue dans la police d'assurance. Nous avons vu que, sauf dans certains cas particuliers, il fallait admettre que cette évaluation faisait la preuve de la valeur de l'objet de l'assurance (1). L'assureur ne saurait, après avoir accepté l'évaluation proposée par l'assuré prétendre qu'elle ne correspond pas à la valeur réelle de l'objet de l'assurance.

Le § 2 de l'article 67 confirme le principe de la responsabilité proportionnelle des divers assureurs qui ont signé un même contrat d'assurance.

Perte totale.

Art. 68. — Sous réserve des dispositions de la présente loi et sous réserve de toute disposition expresse contenue dans la police, quand il y a perte totale de l'objet assuré :

1° Si la police est évaluée, le montant de l'indemnité est la somme fixée par la police (2) ;

2° Si la police n'est pas évaluée, le montant de l'indemnité est la valeur assurable de l'objet de l'assurance (3).

Perte partielle du navire.

Art. 69. — Quand un navire a été avarié, mais n'est pas com-

(1) Chalmers et Owen, *loc. cit.*, 101.

(2) Woodside et Globe Marine Ins Co, 1896, 1 QB, 104.

(3) Voyez, *supra*, art. 16, page 36.

plètement perdu, le montant de l'indemnité, sous réserve de toute disposition expresse contenue dans la police, est établi comme suit :

1° Quand le navire a été réparé, l'assuré a droit au montant raisonnable des réparations, moins les déductions d'usage et sans que ce montant puisse excéder la somme assurée par rapport à chaque sinistre ;

2° Quand le navire a été réparé seulement en partie, l'assuré a droit au montant raisonnable des réparations calculé comme ci-dessus ; il a aussi droit à être indemnisé de la dépréciation raisonnable, s'il y en a une, provenant des dommages qui n'ont pas été réparés sans que le montant de ces indemnités puisse excéder le coût de la réparation du dommage tout entier calculé comme ci-dessus ;

3° Quand le navire n'a pas été réparé et n'a pas été vendu en état d'avarie pendant la durée du risque, l'assuré a le droit de demander à être indemnisé pour la dépréciation raisonnable provenant de dommages qui n'ont pas été réparés, mais cette indemnité ne doit pas être supérieure au coût de la réparation de ces dommages calculé comme ci-dessus.

Perte partielle du navire. Avaries. — Les dispositions de la loi de 1906, qui confirment les solutions de la jurisprudence, sont très simples et ne demandent pas de commentaires.

Le projet de loi contenait une disposition spéciale, sous la forme d'annexe, indiquant les règles à appliquer pour les déductions auxquelles l'article 69 fait allusion ;

mais on estima qu'il y aurait peut-être des inconvénients à déterminer ces diverses déductions par une disposition législative ; on pensa qu'il était plus sage de laisser à la pratique le soin de les fixer et on supprima définitivement cette disposition (1).

Déduction. — Lorsqu'il s'agit de navires en bois l'assureur est considéré comme responsable du coût des $\frac{2}{3}$ des réparations effectuées. A moins de dispositions expresses, cette déduction n'est pas faite quand il s'agit de navires en fer ou de navires en bois exécutant leur premier voyage.

Cas de la vente du navire en état d'avarie. — La loi de 1906 n'a pas prévu le cas dans lequel le navire est vendu en état d'avarie. La Cour d'appel, appelée à se prononcer sur cette situation dans l'affaire *Pitman v. Universal Mar. Ins. Co* (2), en 1882, estima que pour établir l'indemnité à laquelle avait droit l'assuré dans ce cas particulier il fallait déduire de la valeur du navire avant l'événement le montant du prix de vente : la différence représentant l'indemnité due par l'assureur. Le juge Brett se prononça pour une solution différente et soutint que dans tous les cas, quels qu'ils soient, il fallait prendre simplement en considération le coût des réparations. L'opinion du juge Brett a été approuvée par Arnould (3) et par Chalmers (4) et Owen. — En présence de cette opposition si forte à la doctrine de la ma-

(1) Chalmers et Owen, *op. cit.*, p. 102.

(2) Pitman et Univesal, Mar. Ins. Co, 1882, 9, QBD, 192.

(3) Arnould, *op. cit.*, § 1034.

(4) Chalmers et Owen, *op. cit.*, p. 102.

majorité des juges de la Cour d'appel, il paraît probable que la jurisprudence ne doit pas être regardée comme définitivement établie sur ce point.

Perte partielle du fret.

Art. 70. — Sous réserve de toute disposition expresse contenue dans la police, quand il y a une perte partielle du fret, la mesure de l'indemnité est égale à la proportion de l'évaluation contenue dans la police, dans le cas de police évaluée, ou de la valeur assurée, dans le cas de police non évaluée, qui correspond à la proportion du fret perdu par l'assuré par rapport à la totalité du fret au risque de l'assuré d'après les dispositions de la police.

Le fret est généralement assuré au moyen d'une police contenant une évaluation expresse du montant de ce fret. Dans ce cas, l'évaluation contenue dans la police, selon le principe général que nous avons plus haut étudié longuement, doit être regardée comme concluante entre les parties en cause.

Cependant, lorsque une partie seulement de la cargaison assurée et dont l'évaluation se trouve indiquée d'une façon expresse dans la police a été chargée à bord du navire, en cas de perte de fret, l'assuré n'aura droit qu'à une indemnité proportionnelle (1). Dans le cas où une partie du fret aurait été payée à l'avance au propriétaire du navire, il faudrait admettre une solution analogue : l'indemnité sera proportionnelle (2).

(1) *Denoon et Home and Colonial Ass. Co*, 1872, L. R. 7 CP, 341.

(2) *The Main*, 1894, P, 320.

Lorsque le fret est assuré par une police non évaluée, le Lloyd's avait admis qu'il fallait prendre en considération pour établir le montant de l'indemnité due à l'assuré par l'assureur non le fret net, mais le fret brut (1).

Bien qu'un pareil système paraisse en contradiction avec le principe général du contrat d'assurance qui veut voir dans celui-ci un véritable contrat d'indemnité, il a été pourtant accepté par les cours anglaises et le législateur de 1906 dans l'article 16 l'a définitivement consacré (2).

Pertes partielles des marchandises.

Art. 71. — Quand il se produit une perte partielle des marchandises, du chargement ou d'autres meubles, le montant de l'indemnité, sous réserve de toute disposition expresse contenue dans la police, est établi comme suit :

1° Quand une partie des marchandises, du chargement ou des autres meubles assurés par une police évaluée, est complètement perdue, le montant de l'indemnité est par rapport à la somme indiquée dans la police comme la valeur assurable de la partie perdue par rapport à la valeur assurable de l'ensemble établie comme dans le cas de police non évaluée ;

2° Quand une partie des marchandises, du chargement ou des autres meubles assurés par une police non évaluée est complètement perdue, le montant de l'indemnité est la valeur assurable de la partie perdue établie comme dans le cas de perte totale ;

(1) United States Shipping Co et Empress Ass Corporation, 1907. IKB. 259.

(2) Art. 16 (2), voir *supra*, page 36.

3° Quand la totalité ou une partie des marchandises, du chargement a été livrée avariée au point de destination, le montant de l'indemnité est égal à la proportion de la somme fixée dans la police, si la police est évaluée, ou à la proportion de la valeur assurable, si la police n'est pas évaluée, qui correspond à la différence entre les valeurs brutes à l'état sain et à l'état avarié au port d'arrivée par rapport à la valeur brute à l'état sain ;

4° Valeur brute (*gross value*) signifie le prix de gros, ou s'il n'y a pas de prix de gros, la valeur estimée, plus, dans tous les cas, le fret, les frais de déchargement et les charges préalablement payées. Cependant s'il s'agit de marchandises ou de cargaisons habituellement vendues en entrepôt, le prix d'entrepôt doit être considéré comme la valeur brute. — Produits bruts (*gross proceeds*) signifie le prix réel obtenu en vente publique lorsque toutes les charges de la vente sont réglées par le vendeur.

L'article 71 vient confirmer d'une façon légale les règles admises dans la pratique par les experts en règlements d'avarie, règles dont la source première se trouve dans les décisions rendues par les cours anglaises dans les affaires *Lewis v. Locker* (1) et *Johnson v. Sheddon* (2).

Lorsqu'il s'agit de la perte des marchandises ou d'une partie du chargement, l'application des dispositions de l'article 71 ne présente pas de difficulté et nous pensons qu'il est inutile d'y insister plus longuement.

(1) *Lewis et Rucker*, 1761, 2 Burr, 1167.

(2) *Johnson et Sheddon*, 1802, 2 East, 581.

Lorsqu'une partie des marchandises transportées a été avariée, la question est plus délicate.

Si nous désignons par a la valeur des marchandises en état d'avarie, par b la valeur de ces mêmes marchandises à l'état sain, par x , soit la valeur assurable, si la police n'est pas évaluée, soit la somme indiquée par elle, si la police est évaluée, nous aurons la proportion suivante.

$$\frac{b - a}{b} x.$$

Il faut prendre pour établir cette comparaison la valeur brute des marchandises, c'est-à-dire qu'il faut y comprendre le fret, les divers droits de douanes ou autres et les frais de la vente (1).

Cas de différentes espèces de choses assurées sous une même évaluation.

Art. 72. — 1^o Quand différentes espèces de choses ont été assurées sous une même évaluation, l'évaluation doit être divisée entre les différentes espèces en proportion de leur valeur assurable respective comme dans le cas de police non évaluée. La valeur assurée d'une partie d'une des espèces est dans la même proportion par rapport à la valeur totale assurée de cette espèce que la valeur assurable de cette partie par rapport à la valeur assurable du tout établie dans les deux cas conformément aux dispositions de la présente loi ;

(1) D'après Stevens, le système qui consiste à prendre comme base du calcul, dans le cas d'avarie des marchandises, la valeur brute n'aurait été appliqué par le Lloyd's que vers 1780. Stevens *On Average*, p. 88.

2° Lorsque une évaluation doit être divisée et lorsque le détail du coût primitif de chaque espèce prise séparément, de chaque qualité et de chaque désignation de marchandises ne peut pas être établi, la division de l'évaluation devra être faite d'après la valeur nette des différentes espèces, qualités et désignations à l'état sain.

Cet article donne une confirmation législative aux règles pratiques acceptées par l'Association des experts en règlements d'avarie (*Association of average adjusters*)

Le § 1 du présent article renvoie au premier paragraphe de l'article 16 de la loi.

Contributions d'avarie communes.

Art. 73. — 1° Sous réserve de toute disposition expresse contenue dans la police, lorsque l'assuré a payé ou se trouve dans l'obligation de payer une contribution d'avarie commune, le montant de l'indemnité est égal au montant total de cette contribution, si l'objet débiteur de la contribution est assuré pour sa pleine valeur contributive, si l'objet est assuré pour une part seulement de sa valeur contributive ; l'indemnité payable par l'assureur doit être réduite en tenant compte de cette sous-assurance — s'il y a eu antérieurement une perte avarie particulière, constituant une déduction de la valeur contributive, et pour laquelle l'assureur est responsable, le montant de cette somme doit être déduit de la valeur assurée pour établir le montant de l'indemnité due par l'assureur ;

2° Quand l'assureur est tenu au paiement de frais de sauvetage, l'étendue de sa responsabilité doit être établie d'après les mêmes principes.

La valeur contributive du navire quand il s'agit d'établir un règlement d'avarie commune peut se trouver, en fait, supérieure à l'évaluation de ce navire contenue dans la police. Si la contribution due par le propriétaire du navire se trouve en fait supérieure à cette évaluation, l'assuré ne pourra pas réclamer à l'assureur une indemnité égale à cette contribution ; il ne pourra exiger qu'une indemnité égale à l'évaluation du navire contenue dans la police (1).

La valeur contributive du navire peut se trouver supérieure à la valeur assurable du navire, car la valeur contributive du navire est la valeur de ce navire au port du règlement de l'avarie commune, alors que la pleine valeur assurable du navire est la valeur du navire au port de départ, au commencement du voyage. Par conséquent, même quand l'objet de l'assurance est assuré pour sa valeur assurable entière, les assureurs ne seraient pas responsables de la totalité de la contribution, en cas de règlement d'avarie commune, si cette contribution se trouvait en fait supérieure à la valeur assurable entière du navire.

Ce que nous venons de dire plus haut s'applique quel que soit l'objet de l'assurance, navire, marchandises, fret, etc.

La seconde partie du premier paragraphe demande quelques explications.

La valeur contributive du navire est sa valeur actuelle au port dans lequel a lieu le règlement d'avarie commune.

(1) SS. Balmoral Co et Marten, 1901, 2 KB, 896, 1902, AC, 511.

Supposons un navire d'une valeur primitive de £ 20.000 au commencement du voyage, mais qui a eu, pendant ce voyage, à supporter une avarie particulière de £ 2.000. Sa valeur contributive au port du règlement de l'avarie sera de £ 18.000. Si la valeur assurée n'est pas inférieure à £ 18.000 et si l'assureur n'est pas responsable de l'avarie particulière de £ 2.000, la responsabilité sera établie sur la base de la valeur du navire au port du règlement d'avarie soit £ 18.000. Mais supposons maintenant que ce même assureur soit responsable de l'avarie particulière estimée à £ 2.000 ; il faudra, d'après les termes du premier paragraphe *in fine* de l'article 73, déduire cette somme de la valeur assurée (2).

Responsabilité à l'égard des tiers.

Art. 74. — Lorsque l'assuré a conclu une assurance en termes exprès contre toute responsabilité à l'égard des tiers, le montant de l'indemnité, sauf l'existence de dispositions spéciales dans la police, est égal au montant de la somme payée ou payable par lui à un tiers par suite d'une telle responsabilité.

Parmi les assurances auxquelles fait allusion le présent article, une des plus fréquentes est la clause de collision (*collision or running-down clause*) par laquelle l'assureur s'engage à indemniser le propriétaire du navire pour les sommes qui pourraient être dues par lui à la suite de collisions entre ce navire et un autre navire (1).

(1) De Hart et Simey, *op. cit.*, p. 83, 84, note (a).

(2) Arnould, *op. cit.*, §§ 792-796.

En général, dans les contrats d'assurance de ce genre, figure une disposition spéciale qui a pour but de limiter la responsabilité de l'assureur aux $\frac{3}{4}$ des £ 8 par tonne, maximum de la responsabilité du propriétaire du navire, d'après les dispositions des lois sur la marine marchande (1).

Dispositions générales. — Les dispositions de l'article 73 ont pour but de déterminer les principes à suivre lorsqu'on se trouve en présence d'une perte non prévue dans les dispositions de la loi.

Art. 75. — 1° Lorsqu'il se produit une perte, relativement à un objet assuré, non prévue d'une façon expresse dans les dispositions précédentes de la présente loi, le montant de l'indemnité devra être déterminé en tenant compte desdites dispositions dans la mesure où elles seront applicables à ce cas particulier ;

2° Rien dans les dispositions de la présente loi relativement au montant de l'indemnité ne modifiera les règles concernant la double assurance ou ne défendra à l'assureur de démontrer l'absence partielle ou totale d'intérêt, d'établir qu'au moment de la perte, la totalité ou une partie de l'objet assuré n'était pas en risque d'après les dispositions de la police.

Si, par exemple, le fret payé à l'avance au propriétaire du navire a été compris dans l'évaluation contenue dans la police d'assurance, l'assureur ne sera pas responsable envers l'assuré dans la mesure où le fret payé à l'avance

(1) In re Margetts and Ocean Corporation, 1901, 2 KB. 792.

figurera dans cette évaluation et il pourra faire le nécessaire pour démontrer l'exactitude du fait (1).

Les parties sont liées, comme nous l'avons déjà vu, par l'évaluation contenue dans la police d'assurance ; mais, si une partie seulement de l'objet assuré se trouvait être en risque aux termes de la police, l'assureur aurait le droit de ne payer à l'assuré qu'une indemnité proportionnelle. Il aurait aussi le droit de prouver qu'aucune partie de l'objet assuré ne s'est trouvée effectivement en risque d'après les dispositions de la police d'assurance et il pourrait, dans ce cas, refuser le paiement de toute indemnité à l'assuré (2).

Avarie particulière.

Art. 76. — 1° Quand l'objet de l'assurance est garanti franc d'avarie particulière (*particular average*) l'assuré ne peut pas être indemnisé pour la perte d'une partie de l'objet, sauf si la perte est encourue par suite d'un sacrifice avarie commune, à moins que le contrat contenu dans la police ne soit susceptible d'être fractionné. Si le contrat est susceptible d'être fractionné, l'assuré peut réclamer une indemnité pour la perte totale de chaque fraction ;

2° Quand l'objet de l'assurance est garanti franc d'avarie particulière, soit en général, soit jusqu'à concurrence d'un pourcentage donné, l'assureur est pourtant responsable des dépenses de sauvetage et des autres charges ou dépenses légitimement en-

(1) Williams et North China Ins. Co, 1876, 1 CPD 757. The Main, 1894, P. 320.

(2) Burnand et Rodocanachi, 1882, 7 A C, 333. Denoon et Home and Colonial Ass. Co, 1872, L R. 7 C P. 341.

courees en vertu de la clause d'agir et de travailler dans le but d'éviter une perte garantie par la police d'assurance ;

3° A moins de dispositions contraires contenues dans la police, lorsque l'objet de l'assurance est assuré franc d'avarie particulière dans la limite d'un pourcentage donné une avarie grosse ne peut pas être ajoutée à une avarie particulière pour atteindre la limite de ce pourcentage ;

4° Pour établir si le pourcentage fixé a été atteint, il faudra prendre en considération seulement la perte réelle supportée par l'objet assuré. Les frais particuliers et les dépenses entraînés directement ou indirectement par la détermination et la preuve de la perte doivent être exclus.

Lorsque l'objet de l'assurance a été assuré franc d'avarie particulière, l'assuré ne peut pas réclamer à l'assureur une indemnité pour une perte avarie particulière.

Si le chargement est assuré dans son ensemble et s'il est chargé à bord du navire en vrac, l'assuré, en cas d'avarie particulière, ne peut rien réclamer à l'assuré si la police a été conclue franche d'avarie particulière. Si la marchandise, bien qu'assurée dans son ensemble, est pourtant chargée à bord du navire en sacs ou en caisses séparés, il faudra encore admettre la même solution (1). Mais, si la marchandise étant chargée en caisses ou en sacs séparés, chacun de ces colis est assuré en particulier, l'assuré aura le droit d'agir contre l'assureur pour la perte totale de chacun de ces colis (art. 75).

(1) Ralli et Janson, 1856, 6 E-B, 442.

Lorsque l'objet est garanti franc d'avarie particulière complètement ou dans la mesure d'un pourcentage donné, l'assureur est pourtant responsable des frais de sauvetage ou des autres dépenses engagées en vertu des dispositions de la clause d'agir et de travailler, lorsque ces frais et ces diverses dépenses ont été faits pour éviter un péril couvert par l'assurance.

Pourcentage. — Le pourcentage, fixé par la police, est une condition de la responsabilité de l'assureur et non une limitation de cette responsabilité. Si, par exemple, le pourcentage fixé par la police est de 3 0/0 : dans le cas d'une perte de 5 0/0, l'assuré aura droit à une indemnité s'élevant à 5 0/0 et non à 2 0/0.

Le troisième paragraphe du présent article est venu confirmer la décision de la Cour d'appel rendue dans l'affaire *Price v the A 1 Ships' Small Damage Assoc* (1). Elle a donc consacré le principe d'après lequel une perte avarie grosse ne saurait être ajoutée à une perte avarie particulière pour atteindre le pourcentage fixé dans la police. La décision de la Cour d'appel, confirmée par la loi, avait soulevé de très vives critiques (2). La pratique ancienne de l'Association des experts en règlements d'avarie était contraire au système inauguré par la Cour d'appel (3).

(1) *Price et The A 1 Ships' Small Damage Assoc.*, 1889, 22 QBD. 580.

(2) De Hart et Simey dans leur septième édition de l'ouvrage d'Arnould. Arnould, *op. cit.*, 7^e édit., § 895. — Mac-Arthur, *Marine Insurance*, 2^e édit., p. 282.

(3) L'Association a été obligée de modifier ses règlements pour les mettre en harmonie avec la décision de la Cour d'appel.

Lorsque des pertes successives se produisent pendant le même voyage, elles peuvent être ajoutées pour atteindre le pourcentage fixé par la police ; mais si ces pertes se produisaient pendant l'accomplissement de voyages différents, il ne serait plus possible de les ajouter, même si la police d'assurance était une police à temps (1).

Les charges particulières et les dépenses entraînées par la détermination de la perte ne doivent pas être prises en considération quand il s'agit de savoir si le pourcentage fixé par la police a été atteint ou non.

Pertes successives.

Art. 77. — 1° A moins que la police n'en dispose autrement et sous réserve des dispositions de la présente loi, l'assureur est responsable des pertes successives, même lorsque le montant total de ces pertes excède le montant de la somme assurée ;

2° Lorsque, au cours d'une même police, une perte partielle, qui n'a pas encore été réparée ou bonifiée de toute autre manière, est suivie par une perte totale, l'assuré ne peut réclamer d'indemnité que pour la perte totale.

Lorsque la perte partielle sera couverte par une police d'assurance et la perte totale qui lui succède par une autre police, l'assuré pourra réclamer une indemnité pour la perte partielle comme pour la perte totale, même si la perte partielle n'a pas été réparée et sans qu'il y ait à prendre en considération son importance (2).

(1) Stewart et Merchants' Mar. Ins. Co, 1885, 16 QBD, 619.

(2) Woodside et Globe Mar. Ins. Co, 1896, 1. QB. 405.

Clause d'agir et de travailler.

Art. 78. — 1° Quand la police d'assurance contient une clause d'agir et de travailler (*suïng and labouring clause*), cet engagement est considéré comme un supplément au contrat d'assurance, et l'assuré peut réclamer une indemnité à l'assureur pour toute dépense légitimement engagée en exécution des dispositions de cette clause, encore que l'assureur ait pu payer pour une perte totale ou que l'objet de l'assurance ait pu être garanti franc d'avarie particulière, soit en totalité, soit dans les limites d'un pourcentage donné ;

2° Les pertes avaries communes, les contributions et les frais de sauvetage, tels qu'ils sont délinis par la présente loi, ne sont pas recouvrables en vertu de la clause d'agir et de travailler ;

3° Les dépenses engagées pour éviter ou diminuer une perte qui n'est pas couverte par la police ne peuvent pas être recouvrées en vertu de la clause d'agir et de travailler ;

4° Il est du devoir de l'assuré et de ses agents, dans tous les cas, de prendre toutes les mesures raisonnables pour empêcher ou diminuer la perte.

L'article 78 a été consacré à l'étude de l'importante question de la clause d'agir et de travailler.

Cette clause est généralement conçue dans les termes suivants : « Et en cas de sinistre ou de perte, l'assuré, ses préposés, ses agents ou ses ayants cause auront le droit d'agir, de travailler pour la protection, la sécurité, le sauvetage desdites marchandises ou dudit navire ou de toute partie de ces objets sans préjudice pour le contrat d'assurance :

à ces dépenses, nous nous engageons, nous assureurs, à contribuer dans la mesure de notre engagement contenu dans la police. »

Cas dans lesquels s'applique la clause. — Il importe de déterminer dans quels cas la clause devra s'appliquer. Suivant les dispositions de l'article 78, al. 3, la clause s'appliquera lorsque les actes de l'assuré ou de ses préposés auront eu pour but d'écarter un risque couvert par la police d'assurance. Si ces dépenses étaient engagées pour protéger l'objet de l'assurance contre un risque dont l'assureur n'aurait pas à répondre en cas de sinistre, l'assuré ne pourrait réclamer aucune indemnité à l'assureur.

Le juge Brett a résumé, dans les termes suivants, les principes généraux de la matière.

« Si, par suite de risques couverts par le contrat d'assurance, l'objet de l'assurance se trouve dans un danger tel que, sans un travail et une dépense extraordinaires et inusités, une perte se produirait très probablement et retomberait sur les assureurs, si, dans ces circonstances, l'assuré, ses agents, ses préposés, se livrent à un labeur très important, ou si l'assuré se trouve engager sa responsabilité pour des sommes importantes dans le but de prévenir une perte qui retomberait sur les assureurs, chaque assureur, qu'une perte totale ou partielle se produise ou qu'il n'y ait en fait aucune perte, devra payer une somme représentant non une partie de la somme assurée, mais une contribution indépendante et même s'ajoutant (dans certains cas) à la somme totale assurée, et cette somme sera, par rapport au mon-

tant total des dépenses encourues comme la somme qu'il aurait eu à payer si la perte s'était produite (ou comme la somme payée par lui si la perte n'a pas pu être évitée) par rapport à la somme assurée (1). »

Les dépenses engagées doivent avoir eu pour but de protéger l'objet de l'assurance contre un risque couvert par la police d'assurance.

Si la marchandise se trouve avariée, les dépenses faites, soit pour faire sécher, soit pour emballer de nouveau la marchandise assurée, seront considérées comme légitimement engagées. Si l'assureur, dans une assurance sur le bétail, a garanti ce bétail contre divers risques, en particulier contre la mortalité en cours de route, et si, par suite de réparations indispensables, le navire qui le transporte se trouve obligé de séjourner pendant un certain temps dans un port intermédiaire, il faudra considérer que l'assuré a le droit de réclamer à l'assureur, en vertu de cette clause, les dépenses par lui faites pour se procurer le fourrage nécessaire à la nourriture du bétail pendant ce séjour (2).

Mais l'assureur ne devrait pas être considéré comme responsable, si les dépenses engagées avaient été en fait exagérées, étant données les circonstances et la valeur de l'objet de l'assurance.

La clause s'étend seulement à l'assuré, à ses agents, à ses préposés et à ses ayants cause. Dans son application la clause doit être limitée strictement aux personnes qui cor-

(1) Lohre et Aitchison, 1878, 3 QBD, p. 566.

(2) *The Pomeranian*, 1895, P. 349.

respondent aux catégories ci-dessus indiquées. La clause ne s'appliquera donc pas aux sauveteurs (art. 65) sauf lorsqu'ils agiront en vertu d'un contrat régulier passé entre eux et l'assuré. Dans le cas de réassurance, la clause ne s'appliquera pas au premier assureur (1).

La clause ne doit pas recevoir d'application dans le cas de police sur la responsabilité envers des tiers (2).

Les dispositions du § 4 du présent article sont assez difficilement explicables. Nous avons déjà fait remarquer l'antinomie qui paraît exister entre ces dispositions et celles de l'art. 55 2° *a*, qui sont venues confirmer la décision *Trinder and Co et Thames and Mersey Mar. Ins Co* (3). Il est probable que le législateur a songé à un principe analogue posé par la cour dans l'affaire *Currie et Bombay Ins Co* qui paraît bien faire peser cette obligation sur l'assuré. Mais il faut pourtant avouer que la contradiction paraît bien réelle entre l'article 55 (2) *a*, et l'article 78 (4).

(1) Uzielli et Boston Mar. Ins. Co, 1884, 15 QBD, 11.

(2) Cunard SS Co et Marten, 1903, 2 K B. 511.

(3) 1898, 2 QB, 114.

(4) Currie et Bombay Ins. Co, 1869, 4. R. 3 PC. 72.

CHAPITRE XVII

DES DROITS DE L'ASSUREUR APRÈS LE PAIEMENT

L'article 79 est consacré à la situation créée à l'assureur par le délaissement de l'objet de l'assurance effectué par l'assuré et par le principe de la subrogation. La rédaction de cet article a été l'objet de très vives critiques. On lui a surtout reproché d'avoir confondu très souvent la subrogation avec le délaissement, de ne pas avoir dégagé assez nettement les effets qui doivent, en définitive, être attribués soit à l'une, soit à l'autre.

Art. 79. — 1° Quand l'assureur paie pour une perte totale, soit pour le tout, soit pour une part divisible de l'objet assuré, il est en droit de recueillir l'intérêt de l'assuré sur ce qui peut rester de l'objet, et il est en conséquence subrogé dans tous les droits et actions de l'assuré sur et par rapport à cet objet à partir du moment de l'événement cause de la perte ;

2° Sous réserve des dispositions précédentes, quand l'assureur paie pour une perte partielle, il n'acquiert aucun droit à l'objet

assuré ou à la partie de cet objet qui peut en subsister, mais il est subrogé dans tous les droits et actions de l'assuré dans et par rapport à l'objet assuré à partir du moment de l'événement cause de la perte, dans la limite où l'assuré a été indemnisé d'après les dispositions de la présente loi par le paiement de la perte.

Paiement. — Un paiement opéré par l'assureur, s'il est fait *bona fide*, a pour effet de subroger l'assureur dans les droits de l'assuré, même si, en fait, il a été fait en vertu d'une réclamation mal fondée, si, par exemple, d'après les termes de la police, l'assureur n'était pas responsable pour cette perte. Un tiers ne saurait protester contre la subrogation de l'assureur dans les droits de l'assuré en invoquant l'absence d'une dette réelle due par l'assureur à l'assuré (1).

Effets du paiement. — Le texte primitif de la loi de 1906 (art. 79) était légèrement différent. L'article 79 s'exprimait ainsi : ce qui peut subsister de l'objet de l'assurance lui est transféré (*whatever may remain of the subject-matter insured is thereupon transferred to him*). Ce texte avait le tort de laisser entendre que l'assureur se trouvait titulaire de la propriété de cet objet même contre son gré et, dans certains cas, un pareil système pouvait présenter de graves dangers pour l'assureur (2).

L'assureur, par suite du paiement, est donc subrogé

(1) King et Victoria Ins. Co, 1896, A. C. 250.

(2) Par exemple lorsqu'une loi ou un règlement impose au propriétaire d'une épave l'obligation de procéder à son enlèvement sous peine de payer les frais nécessités par un enlèvement ordonné d'office par les autorités.

dans tous les droits de l'assuré sur l'objet de l'assurance ; il pourra exercer au nom de l'assuré toutes les actions en indemnité que celui-ci pouvait posséder contre des tiers (1) ; il a droit au fret gagné par le navire postérieurement au sinistre (2). L'assuré n'aurait pas le droit de nuire aux droits de l'assureur provenant de la subrogation en abandonnant les droits et actions contre des tiers dont il se trouverait titulaire (3).

Comme nous l'avons déjà signalé, la rédaction de l'article 79 a été vivement attaquée. De Hart et Simey, dans leur étude sur la loi de 1906, lui reprochent de ne pas avoir assez nettement distingué les effets que l'on doit attribuer au délaissement de ceux qui sont le résultat de la subrogation légale établie par la loi.

Lord Blackburn, en rendant son jugement dans l'affaire *Simpson et Thomson* (4), s'exprime sur ce point dans les termes suivants :

« Quand les propriétaires d'un navire assuré ont été payés pour une perte totale, la propriété du navire ou de ce qui subsiste du navire, et tous les droits qui se rattachent à cette propriété sont transférés à l'assureur à partir du moment où le sinistre, pour lequel les assureurs ont payé

(1) *Stearns et Village Main and Co*, 1905, 10 Com cas. 89.

(2) *Sea Insurance Co et Hadden*, 1884, 13 QBD. 706, 712. (Il n'est pas subrogé dans le contrat d'affrètement).

(3) *West of England Fire Ins Co et Isaacs*, 1897, 1 QB, 226 — *Phoenix Assoc Co et Spooner* 1905, 2 KB. 753. Voir aussi *Assicurazioni Generali de Trieste et Empress Ass. Corpn*, 1907, 13 Com cas. 37, et le jugement du juge Channel.

(4) 1877 3 App. Cas, p. 292.

une indemnité, s'est produit. Le droit de percevoir le fret qui est devenu payable, mais qui n'était pas encore gagné au moment de la perte, est un de ces droits se rattachant à la propriété du navire, et ce droit a passé à l'assureur parce que la propriété du navire se trouve sur sa tête... Mais le droit appartenant à l'assuré de réclamer une indemnité à des tierces personnes n'est pas un de ces droits se rattachant au droit de propriété ; ce droit passe bien à l'assureur en cas de paiement pour une perte totale, mais en vertu d'un principe différent, et c'est en vertu de ce même principe que ce droit passera à l'assureur qui a payé une perte partielle, bien que l'assureur, dans ce cas, n'obtienne aucun droit de propriété sur l'objet de l'assurance... *Mason et Sainsbury* (1) et *Yates et White* (2) étaient deux cas dans lesquels il s'agissait de pertes partielles. Le droit des assureurs dans ces deux affaires ne pouvait pas avoir pris sa source dans le transfert de la propriété, car il n'y avait eu aucun transfert de cette propriété ; il avait pris sa source dans ce fait que l'assureur avait payé une indemnité, et, comme conséquence de ce paiement, était subrogé dans les droits de la personne qui avait reçu cette indemnité à partir du moment du paiement. »

Cette distinction devait permettre de résoudre une question délicate : L'assureur peut-il retirer un bénéfice de son paiement ? Peut-il par le délaissement, par la subrogation,

(1) 1782, 3 Douglas R. 61.

(2) 1838 4 Bing NC 272.

se trouver, en fait, toucher une somme supérieure à celle par lui versée à l'assuré ?

Lorsqu'il s'agit de délaissement, il peut se faire que le navire délaissé à l'assureur par l'assuré soit, par suite de circonstances particulières, d'une valeur supérieure au montant de l'indemnité versée par l'assureur (par exemple si le navire a été évalué dans la police à une somme sensiblement inférieure à sa valeur réelle et si, en définitive, les avaries sont beaucoup moins considérables que ne l'avait pensé l'assuré).

Mais il peut se faire que l'assuré ait une action en indemnité contre un tiers. Il peut se faire que l'évaluation du navire dans la police, étant sensiblement plus faible que sa valeur réelle, l'assureur retire un véritable bénéfice de son paiement.

Si, par exemple, ayant payé à l'assuré une somme de £ 6.000, évaluation du navire contenue dans la police, il se trouve obtenir d'un tiers une somme de £ 9.000, valeur réelle du navire (1). Dans l'affaire *North of England Ins Co et Armstrong*, la jurisprudence anglaise s'est prononcée en faveur de l'affirmative. L'assureur peut, en fait, retirer un véritable bénéfice de son paiement.

La décision *North of England Ins Co et Armstrong* a été très attaquée (2). D'après de Hart et Simey l'assureur ne

(1) 1870, LR. 5 QB. 244.

(2) *King et Victoria Ins. Co*, 1896, AC. 255 (opinion de Lord Hobhouse) Cour d'appel de Circuit aux Etats-Unis dans l'affaire. *the Livingstone*, 1904, 130 Fed R. 746.

peut pas retirer un bénéfice de ce genre de son paiement. Dans le premier cas que nous venons d'exposer, il peut bénéficier d'un avantage réel parce que cet avantage provient de son droit de propriété, droit de propriété dont il est devenu titulaire à la suite du délaissement de l'objet de l'assurance consenti par l'assuré ; mais, dans le second cas, il ne peut plus retirer un bénéfice de son paiement, parce qu'il agit contre le tiers, non en vertu de sa qualité de propriétaire de l'objet assuré, mais comme subrogé dans les droits de l'assuré, et, agissant en ce titre, il ne pourra réclamer qu'une somme égale au montant de la somme par lui versée à l'assuré ; s'il reçoit d'un tiers une indemnité supérieure à cette somme, il sera considéré comme ayant reçu la partie excédant l'indemnité par lui payée à l'assuré comme dépositaire et pour le compte de l'assuré. Dans ces conditions la décision de la Cour dans l'affaire *North of England Ins Co et Armstrong* aurait été causée par une confusion commise par les juges entre les effets qui étaient dus au délaissement et ceux qu'il fallait attribuer à la subrogation légale organisée par la loi.

Mais les termes employés par la loi de 1906 (art. 79 1°, *in fine*) paraissent plutôt favorables à la théorie admise par la jurisprudence dans l'affaire *North of England Ins Co et Armstrong* (*All the rights and remedies of the assured in and in respect of that subject matter*).

Droits de contribution contre les assureurs.— Lorsque, par suite de l'existence de plusieurs contrats d'assurance,

l'assuré se trouve sur-assuré, nous avons déjà vu dans notre étude qu'il ne fallait pas tenir compte de la date des divers contrats passés par l'assuré. Les diverses polices contractées par l'assuré doivent être regardées comme constituant un contrat d'assurance unique et il faut accorder à l'assuré le droit de poursuivre l'un quelconque des divers assureurs à son choix. L'assuré ne pourra pas obtenir une indemnité supérieure à la perte par lui supportée.

Art. 80. — 1° Quand l'assuré est sur-assuré par une double assurance, chaque assureur est tenu avec les autres assureurs de contribuer pour partie proportionnellement à la somme pour laquelle il est responsable d'après les dispositions de la police.

Le § 2 consacre la subrogation légale de l'assureur qui a payé une indemnité supérieure à sa part de perte.

2° Si un des assureurs paie à l'assuré une somme supérieure à sa part dans la perte, il a le droit d'intenter une action en contribution contre les autres assureurs et a droit aux mêmes recours qu'une caution qui a payé une somme supérieure à sa part de la dette.

Sous-assurance.

Art. 81. — Quand l'assuré est assuré pour une valeur inférieure à la valeur assurable ou, dans le cas de police évaluée, pour une somme inférieure à l'évaluation contenue dans la police, l'assuré est considéré comme son propre assureur pour la différence non assurée.

Lorsque l'assuré a contracté une police d'assurance pour une somme inférieure soit à la valeur assurable de l'objet, soit à l'évaluation contenue dans la police, il faut le considérer comme étant resté son propre assureur pour la différence.

Par application de ce principe, il sera donc obligé de participer proportionnellement aux dépenses faites pour le sauvetage de l'objet de l'assurance (1).

Il faut admettre aussi que si l'assuré intente sans succès une action en indemnité envers un tiers, en partie pour son propre compte, en partie pour le compte de ses assureurs, les frais de cette action devront être répartis entre l'assuré et ses assureurs proportionnellement à leurs intérêts respectifs (2).

Il faudrait admettre une solution analogue dans le cas d'indemnité versée par un tiers comme conséquence d'une faute dont il est responsable (3).

(1) *The Commonwealth*, 1907, P. 216.

(2) *The Welsh Girl*, 1906, 22 *Times LR.* 475.

(3) *Duus, Brown and Co et Binning*, 1906, 11 *Com cas.* 190.

CHAPITRE XVIII

RISTOURNE DE LA PRIME

Dans certains cas déterminés plus loin par la loi la prime payée par l'assuré peut être restituée par l'assureur. Nous avons vu que, d'une façon générale, le courtier seulement devait être considéré comme responsable du paiement de la prime à l'égard de l'assureur (1) ; pourtant, quand il y a lieu à une ristourne de la prime pour une cause quelconque, l'assureur est regardé comme directement responsable de ce paiement envers l'assuré. L'article 82 confirme ce principe.

Art. 82. — Lorsque la prime ou une partie de la prime est déclarée, d'après les dispositions de la présente loi, être ristournable :

a) Si la prime a déjà été payée, elle peut être réclamée par l'assuré à l'assureur ;

b) Si elle n'a pas encore été payée, elle peut être retenue par l'assuré ou par son représentant.

(1) Voir art. 53 (1) de la loi, page 176.

Ristourne de la prime due par suite de dispositions expresses contenues dans la police. — La police contient souvent une clause d'après laquelle, dans le cas de l'arrivée de certains événements donnés, il y aura lieu à une ristourne partielle de la prime.

Art. 83. — Quand la police contient une disposition sur la ristourne de la prime ou d'une partie de la prime dans le cas de la survenance de certains événements et quand un de ces événements vient à se produire, la prime ou, selon les cas, une partie de la prime est ristournable.

Les polices d'assurance portant sur une période de temps donnée contiennent souvent des dispositions spéciales sur la ristourne de la prime.

Il est convenu parfois que si le navire n'est pas utilisé d'une façon continue par son propriétaire, celui-ci pourra réclamer une ristourne partielle de la prime à l'assureur.

La police spécifie parfois qu'il y aura lieu à une ristourne partielle de la prime, si le navire est vendu ou s'il passe sous une direction différente, — le contrat d'assurance étant annulé d'après la convention passée entre les parties par cette vente ou par cette cession (1).

Dans certains cas, l'assuré se réserve la faculté de bénéficier d'une ristourne proportionnelle de la prime convenue à la condition d'employer le navire à une sorte de commerce déterminée et dans un rayon fixé par la police (2).

(1) Pyman et Marten, 1907, 13 Com cas. 64 AC.

(2) Gorsedd SS Co Ltd et Forbes, 1900, 5 Com cas. 413.

Cas dans lesquels il y a lieu à une ristourne de la prime. — Le législateur de 1906 a consacré un très long article à l'étude des divers cas dans lesquels, en dehors de la convention passée par les parties, il y a lieu à une ristourne totale ou partielle de la prime convenue.

Art. 84. — 1° Lorsque la cause du paiement de la prime vient à manquer d'une façon complète, et lorsqu'il n'y a eu de la part de l'assuré ou de ses agents ni fraude, ni illégalité commise, la prime est, comme conséquence, ristournable à l'assuré ;

2° Lorsque la cause du paiement de la prime est divisible et lorsqu'une partie divisible de cette cause vient à manquer, une partie de la prime proportionnelle est dans les mêmes conditions ristournable à l'assuré ;

3° En particulier :

a) Lorsque la police est nulle ou est annulée par l'assureur avant le commencement du risque, la prime est ristournable à la condition qu'il n'y ait pas eu de la part de l'assuré fraude ou illégalité ; mais si le risque n'est pas divisible et s'il a commencé à courir, la prime n'est pas ristournable ;

b) Lorsque l'objet assuré ou une partie de cet objet n'a pas été mis en risque, la prime ou, selon les cas, une partie de la prime est comme conséquence ristournable.

Pourtant si l'objet a été assuré : perdu ou non perdu (*lost or not lost*) et s'il est arrivé en sûreté au moment où le contrat a été contracté, la prime n'est pas ristournable, sauf si l'assureur a eu connaissance de l'heureuse arrivée de l'objet ;

c) Lorsque l'assuré n'a pas d'intérêt assurable pendant toute la

durée du risque, la prime est ristournable ; cette règle ne s'appliquerait pas si la police avait été passée par manière de jeu ou de pari ;

d) Lorsque l'assuré a un intérêt susceptible d'être annulé et lorsque cet intérêt se trouve annulé pendant la durée du risque, la prime n'est pas ristournable ;

e) Lorsque l'assuré est sur-assuré en vertu d'une police non-évaluée, une part proportionnelle de la prime est ristournable ;

f) Sous réserve des dispositions précédentes, lorsque l'assuré est sur-assuré par une double assurance, une part proportionnelle des diverses primes est ristournable.

Cependant si les polices ont été passées à des dates différentes et si l'une de ces polices antérieure aux autres a, à un moment donné, supporté la totalité du risque, ou si une réclamation a été payée en vertu de cette police pour la totalité de la somme assurée, aucune prime se rattachant à cette police n'est ristournable. Si la double assurance a été effectuée sciemment par l'assuré, aucune prime n'est ristournable.

Principe général. — L'article 84 dans son premier paragraphe confirme le principe général sur lequel doit reposer la ristourne légale de la prime.

Toutes les fois que le risque assuré n'a pas commencé à courir, toutes les fois que l'objet de l'assurance ne s'est pas trouvé en fait être en risque, l'assuré aura le droit de réclamer à l'assureur un remboursement total de la prime ; il aura ce droit même si l'objet ne s'est pas trouvé en risque

par sa faute ou par sa négligence, à la condition qu'il n'ait commis ni fraude, ni illégalité.

D'après les dispositions de l'article 84 3° (b) nous voyons que si l'objet était assuré perdu ou non (*lost or not lost*), le fait que l'objet était en sûreté déjà au moment de la passation du contrat ne serait pas considéré comme suffisant pour que l'assuré ait le droit d'exiger une ristourne de la prime (1).

Divisibilité du risque assuré. — Lorsque le risque assuré se trouve en fait être composé par divers risques, on pourra, dans certains cas, considérer ces divers risques comme indépendants les uns des autres. Si dans ces circonstances certains de ces risques ne commencent pas à courir, il pourra y avoir lieu à une ristourne partielle de la prime (art. 84 2°).

La question de savoir si le risque assuré doit être envisagé comme divisible ou, au contraire, comme indivisible est une question de fait. Il faudra tenir compte de l'intention des parties contractantes et des termes dans lesquels la police a été rédigée.

Fraude. — Illégalité. — Lorsque l'assuré a commis une fraude en contractant la police d'assurance, l'assureur a le droit de demander l'annulation du contrat et il n'est tenu à aucune ristourne de la prime envers l'assuré. Si la fraude avait été commise par l'assureur et non par l'assuré, il y aurait lieu à une ristourne de la prime (2).

(1) Bradford et Symondson, 1881, 7 QBD, 456.

(2) Kettlewell et Refuge Ass. Co, 1907, 2 K D. 242.

Une fausse déclaration faite de bonne foi par l'assuré n'empêche pas une ristourne de la prime, lorsque le risque n'a pas commencé à courir. Il faut admettre une solution analogue lorsque le contrat est nul *ab initio* parce que l'assuré n'a pas satisfait à une garantie donnée.

La jurisprudence anglaise (1) avait décidé que lorsque l'assuré, sans avoir obtenu le consentement de l'assureur, se livrait à une modification matérielle des termes de la police, il fallait considérer la police comme nulle et refuser toute ristourne de la prime à l'assuré coupable de ces faits. La loi de 1906 paraît bien ne pas avoir voulu confirmer cette exception.

Lorsque la cause du paiement de la prime fait défaut et lorsqu'il y a eu de la part de l'assuré une illégalité commise, doit-on admettre ou écarter la ristourne de la prime à l'assuré ?

Avant le vote de la loi de 1906, il fallait faire une distinction indispensable. En principe et d'une façon générale, il fallait résoudre cette question par l'application de la règle *in pari delicto potior est conditio possidentis*. Si le contrat était entaché d'illégalité, si l'assuré avait eu connaissance des faits constituant cette illégalité, il fallait refuser à l'assuré qui avait payé la prime le droit d'en réclamer la ristourne à l'assureur (2). Mais pourtant il fallait apporter une exception importante au principe ; si le contrat n'avait pas

(1) Langhorn et Cologan, 12, 4 Taun, 330.

(2) Lowry et Bourdieu, 1780, 2 Dougl 468. — Allkins et Jupe, 1877, 2 CQD. 375.

été complètement exécuté (1), l'assuré pouvait être admis à réclamer la ristourne de la prime à l'assureur. Par conséquent, si l'assuré avant la fin du risque, avant que le contrat d'assurance ait reçu son application complète, réclamait à l'assureur la ristourne de la prime par lui payée en vertu de ce contrat, la cour devait regarder sa demande comme légitimement fondée.

Cette distinction entre les contrats exécutés (*executed*) et les contrats exécutoires (*executory*) n'est pas spéciale aux contrats d'assurance maritime ; elle trouve son application dans la loi générale de tous les contrats.

L'article 84 de la loi de 1906 ne fait aucune allusion à cette très importante distinction établie en Angleterre dans la loi des contrats. Comment devons-nous interpréter ce silence ? Faut-il dire que le législateur a voulu supprimer cette distinction dans tous les cas où l'on se trouve en présence de contrats d'assurance maritime ? Faut-il, au contraire, estimer qu'il a voulu par son silence laisser subsister la jurisprudence antérieure ? La réponse à cette question paraît difficile.

Absence d'intérêt. — Si l'assuré a de bonne foi contracté une police pour protéger un intérêt qu'il croyait avoir et si en fait il n'a aucun intérêt, il aura le droit de réclamer à son assureur une ristourne de la prime (art. 84 5^o c).

(1) La question de savoir à quel moment le contrat d'assurance doit être regardé comme ayant été exécuté est délicate : MacLachlan dans sa 6^e édition de l'ouvrage d'Arnould paraît estimer que le contrat d'assurance a reçu sa pleine exécution dès que le risque a commencé à courir. Arnould, *op. cit.*, 6^e édit, 1105. — Kealey et Thompson, 1890, 24 QBD. 742.

Intérêt annulable. — Si l'intérêt de l'assuré est un intérêt annulable qui se trouve postérieurement réduit à néant, l'assuré n'aura droit à aucune ristourne de la part de l'assureur (art. 84 3° *d*).)

Sur-assurance. — Si l'assuré se trouve sur-assuré par suite d'une police non évaluée, il y aura lieu à une ristourne proportionnelle de la prime. Par exemple, si le montant des souscriptions de la police est de £ 1.000 et si l'objet mis effectivement en risque est d'une valeur de £ 500, il y aura lieu à une ristourne de $\frac{1}{2}$ de la prime payée.

Si la police est une police évaluée, l'assuré ne pourra dans aucun cas demander à son assureur une ristourne de la prime, car l'évaluation contenue dans la police faisant preuve entre les parties de la valeur de l'objet assuré, l'assureur s'est trouvé exposé à payer, en cas de perte, le montant total de cette évaluation (art. 84 3° *e*).)

Si l'assuré se trouve sur-assuré par l'existence d'une double assurance, il aura droit conformément aux dispositions du présent article à une ristourne proportionnelle de la prime (art. 84 3° *f*).)

Cette règle générale applicable dans le cas de double assurance souffre trois exceptions importantes.

Lorsqu'une des polices est antérieure aux autres, et lorsqu'à un moment donné le signataire de cette police a supporté le poids du risque tout entier, l'assuré ne peut pas lui réclamer plus tard une ristourne proportionnelle de la prime.

L'article 84 dans son § 3 (*f*) (*in fine*) vient apporter deux nouvelles exceptions dans cette matière.

Il déclare que l'assuré ne pourra pas réclamer une ristourne de la prime lorsque la double assurance aura été par lui effectuée en pleine connaissance de cause. Cette disposition nouvelle, qui a pour but certainement de porter l'assuré à ne pas contracter de double assurance, présente pourtant des inconvénients, car dans certains cas la faculté de contracter une double assurance peut présenter pour l'assuré de très sérieux avantages (1).

Le même article décide, en second lieu, qu'il n'y aura pas lieu à une ristourne de la prime lorsque l'assureur aura payé à l'assuré le montant total de l'indemnité. L'assureur qui a versé à l'assuré le montant total de la perte se trouve donc dans la même situation que celui qui à un moment donné a supporté le risque tout entier. Le législateur a voulu que l'assuré ne réclamât pas le montant total de la somme à un seul assureur, car celui-ci se trouve courir un risque réel par suite de l'insolvabilité postérieure possible des autres assureurs (2).

(1) Par exemple lorsque l'assuré a appris que son assureur a supporté des pertes très importantes et lorsqu'il peut craindre qu'en cas de sinistre il ne se trouve dans l'impossibilité de payer le montant de l'indemnité. — Chalmers et Owen, *op. cit.*, p. 123 (5).

(2) Arnould, *op. cit.*, § 1262. note (i).

CHAPITRE XIX

ASSURANCES MUTUELLES

Les assurances mutuelles maritimes sont plus développées en Angleterre qu'en France. — La loi de 1719 qui interdisait la formation de compagnies d'assurances maritimes, sauf deux exceptions établies en faveur de compagnies privilégiées, a été une des causes qui ont contribué à ce développement. — Les propriétaires de navires estimant que la protection qui leur était offerte par des assureurs séparés ne présentait pas des garanties suffisantes essayèrent de se grouper pour mettre en commun leurs pertes. Avant le vote de la loi de 1862 sur les sociétés, la formation des groupements entre propriétaires de navires était difficile et parfois impossible, mais avec la modification de la législation les compagnies d'assurances mutuelles pouvaient se former en pleine liberté.

L'article 85 1° s'exprime ainsi :

Quand deux ou plusieurs personnes décident de s'assurer mu-

tuellement l'une l'autre contre les pertes maritimes, on dit qu'il y a une assurance mutuelle.

Les termes employés par la loi ne sont pas heureux — En général, ces associations d'assurances mutuelles affectent la forme de sociétés enregistrées (*registered*) et c'est la société qui doit être considérée comme responsable envers les membres qui ont supporté une perte ; c'est la société qu'ils devront poursuivre pour obtenir le paiement d'une indemnité et non les autres membres de cette société (1).

Prime.

Art. 85. — 2° Les dispositions de la présente loi, se rapportant à la prime, ne sont pas applicables à l'assurance mutuelle, mais une garantie ou tout autre arrangement convenu peut être substitué à la prime.

Ce paragraphe a pour but de laisser aux compagnies d'assurances mutuelles la faculté de choisir le système qui leur paraît devoir le mieux convenir à leur genre d'affaires.

La question a été posée de savoir si les compagnies d'assurances mutuelles étaient obligées de faire usage de polices. Les lois sur le timbre et en particulier celle de 1891 ne laissaient aucun doute sur la question : la police est indispensable (voir art. 85 4°).

Art. 85. — 3° Les dispositions de la présente loi, dans la mesure où elles peuvent être modifiées par la volonté des parties,

(1) *In re Padstow Total Loss Assn.* (1882) 20 Ch. Div 137.

peuvent dans le cas d'assurances mutuelles être modifiées par les dispositions contenues dans la police délivrée par la société ou bien par les statuts et par les règlements de la société.

Les obligations de la société envers l'assuré en cas de sinistre sont déterminées par les dispositions expresses contenues dans la police et par les articles d'association et les règlements de la société. Les polices délivrées par la société contiennent, en général, une disposition expresse renvoyant à ces articles et à ces règlements (1).

Certaines sociétés d'assurances mutuelles assurent leurs membres contre les mêmes risques que les compagnies d'assurances maritimes ordinaires ou que les assureurs du Lloyd's.

D'autres sociétés de ce genre ont pour but de garantir leurs membres contre certaines déductions ($1/3$, $1/6$) dans le cas de réparations ou contre les avaries très légères ($3/100$).

Art. 85. — 4° Sous réserve des exceptions indiquées dans cet article, les dispositions de la présente loi sont applicables à l'assurance mutuelle.

(1) Muirhead et Forth Mutual Ins. Association, 1894, AC. 72.

CHAPITRE XX

DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES

Ratification de l'assuré.

Art. 86. — Lorsqu'un contrat d'assurance maritime est passé de bonne foi par une personne pour le compte d'une autre personne, la personne pour le compte de laquelle le contrat a été passé peut le ratifier même après avoir eu connaissance de la perte.

La personne qui a passé le contrat doit avoir eu l'intention de le passer pour la personne donnée ; mais il n'est pas nécessaire qu'elle ait connaissance au moment de passer le contrat de l'identité de cette personne. Il suffit que cette identité puisse plus tard être déterminée (1).

Une personne ne saurait ratifier un contrat conclu par une autre personne pour le compte d'une troisième personne (2).

(1) *Boston Fruit Co et Bristol and Foreign Mar. Ins. Co*, 1966, AC. 336.

(2) *Byas et Miller*, 1897, 3 Com cas. 39.

Obligations modifiées par la volonté des parties.

Art. 87. — 1° Lorsqu'un droit, une obligation ou une responsabilité devrait naître d'un contrat d'assurance maritime comme conséquence légale des dispositions de la loi, il peut être modifié ou supprimé par une convention expresse des parties ou par un usage lorsque cet usage oblige les deux parties contractantes ;

2° Les dispositions du présent article s'étendent à tout droit, obligation ou responsabilité établi par la présente loi et susceptible d'être légalement modifié par la convention des parties.

Un usage ordinaire ne doit pas être considéré comme liant un assuré qui n'en a pas eu connaissance (1).

Délai raisonnable.

Art. 88. — Quand la présente loi parle d'un délai raisonnable, d'une prime raisonnable, d'une diligence raisonnable, la question de savoir ce qui doit être entendu par raisonnable est une question de fait.

Usage du slip.

Art. 89. — Quand il existe une police dûment timbrée, on peut dans toute instance légale avoir recours au *slip* et au *covering note*.

Nous avons indiqué les questions importantes que soulève le *seip* en étudiant l'article 21 de la loi, voir page 71.

(1) Matvieff et Crosfield, 1903, 8 Com cas. 120.

Interprétation des expressions employées dans la rédaction de la loi.

Art. 90. — Dans la présente loi et à moins que le contexte ou le sujet n'en exige différemment :

Action (*action*) comprend la demande reconventionnelle (*counter-claim*) et la compensation (*set off*).

Fret (*freight*) comprend le profit que peut retirer un propriétaire de navire de l'emploi de celui-ci au transport de ses propres marchandises ainsi que le fret payable par un tiers personne, mais non le prix des passages.

L'expression objets (meubles) (*moveables*) signifie toute propriété mobilière tangible autre que le navire et comprend l'argent (*money*) les valeurs mobilières (*valuable securities*) et autres titres (*documents*).

Observations.

Art. 91. — 1° Rien dans la présente loi, ni dans aucune abrogation contenue dans cette loi, ne portera atteinte :

a) Aux dispositions de la loi de 1891 sur le timbre (*Stamp act* 1891) ni à aucune disposition légale en vigueur se rapportant aux impôts ;

b) Aux dispositions de la loi sur les sociétés (*Companies act* 1862) ni à aucune autre disposition légale modifiant ou remplaçant cette loi ;

c) Aux dispositions d'une loi quelconque non abrogée d'une façon expresse par la présente loi ;

2° Les règles du droit commun, comprenant le droit commercial, sauf dans la mesure où elles ne peuvent pas être conciliées

avec les dispositions de la présente loi, continueront à s'appliquer aux contrats d'assurance maritime.

Art. 92. — Les dispositions légales indiquées dans la seconde annexe de cette loi sont déclarées abrogées dans la limite fixée par cette annexe.

Art. 93. — La présente loi entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1907.

Art. 94. — La présente loi pourra être citée comme la loi de 1906 sur l'assurance maritime.

CHAPITRE XXI

ANNEXES DE LA LOI

Le législateur a ajouté deux annexes au texte de la loi de 1906.

La première de ces annexes contient un texte type de police d'assurance maritime.

Nous en donnons ci-dessous la traduction.

FORMULE DE POLICE

Formule Lloyd's S. G. (1). — Qu'il soit connu que... (nom de la personne assurée) aussi bien en... (son, leur) nom personnel aussi bien que pour et au nom ou noms de toute et de chaque autre personne ou personnes à qui il appartient, il peut appartenir ou il appartiendra, pour partie ou pour le tout passe assurance et fait assurer.... et eux et chacun d'entre eux, pour être assuré, perdu ou non

(1) La police est sur corps et sur faculté : certains ont voulu dans ces deux lettres voir les initiales de *ship* et de *goods* ; d'autres celles de *salutis gratiâ*.

perdu, à et depuis.... sur toute espèce de marchandises ou d'objets et aussi sur le corps, appareils, agrès, canons, munitions, artillerie, embarcations ou autres accessoires du ou dans le bon navire ou vaisseau, appelé le... dont est capitaine devant Dieu... pour le présent voyage... ou toute autre personne comme capitaine dudit navire, ou par quelqu'autre nom ou noms ledit navire ou le capitaine dudit navire est ou sera appelé ; le risque sur lesdites marchandises ou choses commençant à partir du moment de l'embarquement à bord dudit navire.... sur ledit navire... et ainsi continuera, et demeurera pendant son séjour sur ledit navire. — Et jusqu'à ce que ledit navire, avec ses agrès, appareils, etc., et le chargement et les marchandises soient parvenus à... sur ledit navire jusqu'à ce que ledit navire ait été mouillé à l'ancre pendant une période de 24 heures en sûreté ; et sur les marchandises et chargement jusqu'à ce qu'ils aient été débarqués et mis à terre en sûreté. — Et ledit navire aura le droit dans son voyage de se diriger et faire voile vers et de toucher à et de séjourner dans tous ports ou endroits quelconques... sans préjudice pour l'assurance. Lesdits navires, marchandises et chargement pour ce qui touche l'assuré par convention entre l'assuré et les assureurs dans cette police sont et seront évalués à....

Pour ce qui est des risques et périls que nous assureurs sommes disposés à supporter et acceptons dans ce voyage, ce sont ceux de mer, navires de guerre, incendie, ennemis, pirates, bandits, voleurs, jets à la mer, lettres de marque

et de contremarque, surprises, captures à la mer, arrêts, rétentions et détentions de rois, princes, peuples de toute nation, condition et qualité quelle qu'elle soit, baraterie du capitaine et des hommes de l'équipage et de tous autres périls, pertes, et sinistres qui sont survenus ou surviendront pour le dommage, détriment, ou préjudice desdits objets, marchandises ou navire, etc., ou de parties quelconques de ceux-ci — et en cas de perte ou de sinistre, il sera licite à l'assuré, à ses agents, préposés et ayants causes — d'agir et de travailler et de voyager pour et au sujet de la protection, sauvegarde et recouvrement desdites choses, marchandises et navire, etc. ou de parties de ceux-ci sans préjudice pour cette assurance ; à ces dépenses, nous, assureurs, contribuerons chacun en proportion de la somme assurée dans la présente police. Et il est spécialement déclaré et convenu qu'aucun acte de l'assureur ou de l'assuré exécuté pour sauver, préserver, recouvrer la propriété assurée, ne sera regardé comme une renonciation au droit de délaissement ou comme une preuve de l'acceptation de ce délaissement. Et il est spécialement convenu par nous, assureurs, que cet écrit ou cette police d'assurance aura autant de force et d'effet que l'écrit ou la police la plus sûre faite dans Lombard Street, au Royal Exchange ou dans tout autre endroit à Londres. Et ainsi, nous assureurs, sommes disposés et promettons par cette police et nous obligeons nous-mêmes, chacun pour sa propre part, nos héritiers, nos exécuteurs et nos biens envers les assurés, leurs exécuteurs, administrateurs ou ayants cause à l'exécution fidèle des disposi-

tions ci-dessus, nous reconnaisant payés pour le montant qui nous est dû en vertu de la présente assurance par l'assuré au et d'après le taux de...

En foi de quoi, assureurs, nous avons souscrit nos noms et les sommes assurées à Londres.

N. B. — Le blé, le poisson, le sel, les fruits, la farine, les grains sont garantis francs d'avarie, à moins d'avarie grosse ou à moins que le navire ne s'échoue. Le sucre, le tabac, le chanvre, le lin, les cuirs et peaux sont garantis francs d'avarie au-dessous d'une proportion de 3 0/0 et tous les autres objets, le navire et le fret, sont garantis francs d'avarie au-dessous de 3 0/0, sauf en cas d'avarie grosse ou d'échouement du navire.

INTERPRÉTATION DES TERMES ET DES EXPRESSIONS
DE LA POLICE

Suivent les règles auxquelles il est renvoyé par la présente loi pour l'interprétation d'une police rédigée selon la formule donnée plus haut ou selon une formule analogue, lorsque le contexte ne l'exige pas autrement.

Perdu ou non perdu.

1° Quand l'objet de l'assurance est assuré perdu ou non perdu (*lost or not lost*) et lorsque la perte s'est produite avant la passation du contrat, le risque court cependant à moins que l'assuré n'ait eu connaissance de la perte.

De (From).

2° Quand l'objet de l'assurance est assuré de, à partir d'un endroit donné, le risque ne court pas tant que le navire n'a pas quitté cet endroit.

A et depuis (At and from).

3° a) Quand un navire est assuré à et depuis un endroit donné, si le navire se trouve en bonne sécurité dans cet endroit lorsque le contrat est conclu, le risque court immédiatement ;

b) Si le navire ne se trouve pas dans cet endroit au moment de la passation du contrat, le risque court dès que le navire arrive en bonne sécurité dans cet endroit et, à moins que la police n'en dispose autrement, il n'y a pas lieu de tenir compte du fait que le navire est protégé par une autre police pour un temps déterminé après son arrivée ;

c) Quand un fret suivant affrètement est assuré à et depuis un endroit donné, et quand le navire est dans cet endroit en bonne sécurité au moment de la conclusion du contrat, le risque commence à courir immédiatement. Si le navire n'est pas dans cet endroit au moment de la passation du contrat, il commence à courir dès que le navire y arrive en bonne sécurité ;

d) Quand un fret autre qu'un fret suivant affrètement est payable sans conditions spéciales et est assuré à et depuis un certain endroit, le risque court au *prorata* des objets et marchandises embarqués. Pourtant s'il y a du chargement prêt à être chargé et qui appartienne au propriétaire du navire ou que quelqu'autre personne se soit engagée vis-à-vis de lui à charger, le risque court dès que le navire est prêt à recevoir le chargement.

Les mots qui figurent dans les premières lignes de cet article : « sans conditions spéciales » ont été insérés pour exclure le fret payé à l'avance.

Chalmers et Owen *op. cit.* 140.

Depuis l'embarquement (from the loading).

4° Quand les marchandises ou autres objets mobiliers sont assurés depuis leur embarquement (*from the loading thereof*) le risque ne commence à courir que lorsque ces marchandises ou objets se trouvent à bord et l'assureur n'en est pas responsable pendant leur transport depuis la terre jusqu'au navire.

Les polices contiennent souvent des clauses spéciales ayant pour but de protéger les marchandises pendant leur transport du quai au navire.

5° Quand le risque des marchandises ou autres effets mobiliers continue jusqu'à ce qu'elles aient été débarquées en sûreté (*safely landed*), elles doivent être débarquées de la manière ordinaire et dans un délai raisonnable après l'arrivée au port de débarquement et, si elles ne sont pas débarquées dans ces conditions, le risque cesse de courir.

Il n'est pas obligatoire que les marchandises soient délivrées dans les mains d'un consignataire. Il suffit qu'elles soient placées dans un entrepôt public.

(*Marten et Nippon Ins Co 1898 Com Cas. 164.*)

Il a été jugé que le risque cessait de courir lorsque

l'assuré recevait sous sa surveillance la marchandise. Par exemple, si la marchandise était placée sur des allèges appartenant à l'assuré.

(*Paul et Ins Co of North America 1899 15 Times LR 535*).

Le risque cesse aussi lorsque au port de destination la marchandise est placée sur des allèges non pas dans le but de la débarquer, mais pour la transborder à bord d'un autre navire.

6° En l'absence d'une autre autorisation ou usage, la faculté de toucher et de rester dans tout port ou endroit quelconque (*at any port or place whatsoever*) n'autorise pas le navire à s'éloigner de la route de son voyage depuis le port de départ jusqu'au port de destination.

Risques des mers.

7° L'expression risques des mers (*périls of the seas*) fait allusion seulement aux accidents et événements inattendus de la mer ; elle ne comprend pas l'action ordinaire des vents et des vagues.

Pirates.

8° L'expression pirates (*pirates*) comprend les passagers mutinés et les brigands qui attaquent le navire du rivage.

Voleurs.

9° L'expression voleurs (*thieves*) ne couvre pas le vol clandestin ou le vol accompli par une personne du navire, homme de l'équipage ou passager.

Arrêts.

10° L'expression arrêts des rois, princes, peuples (*arrests of*

kings, princes, people), se réfère aux actes politiques ou exécutifs et ne comprend pas une perte causée par une émeute ou par une procédure judiciaire régulière.

Le mot arrêt doit être interprété d'une façon très large : il comprend la détention des marchandises dans une ville assiégée.

(*Rodocanachi et Elliot 1874 LR 9CP 518*).

Le règlement ou la loi municipale empêchant la délivrance de la marchandise au port de destination.

(*Miller et Law Accident Ins Society 1903 IKB 712*).

Le terme peuple (*people*) ne doit pas être interprété comme populace (*mob*) mais signifie le pouvoir gouvernant du pays.

En général, les polices anglaises contiennent une clause FCS (*warranted free of capture, seizure and detention*) : garanti libre de saisie, capture, détention.

(*Saint Paul and Ins Co et Morice 1906, 11 Com Cas 153*).

Baraterie.

11° L'expression baraterie (*barratry*) comprend tout acte coupable et volontairement accompli par le capitaine ou les hommes de l'équipage au préjudice du propriétaire du navire ou, selon les cas, de l'affréteur.

Tous autres risques.

12° L'expression tous autres risques (*all other perils*) comprend

seulement les risques analogues par leur nature aux risques spécifiquement indiqués dans la police.

Avarie sauf avarie grosse.

13° L'expression avarie sauf avarie grosse (*average unless general*) signifie une perte partielle de l'objet assuré autre qu'une perte avarie grosse et ne comprend pas les charges particulières (*particular charges*).

Echouement.

14° Quand le navire s'est échoué, l'assureur est responsable pour les pertes exceptées même si la perte ne peut pas être attribuée à l'échouement, pourvu que au moment de l'échouement le risque coure et pourvu que, si la police est sur facultés, les marchandises avariées soient à bord.

Navire.

15° L'expression navire comprend la coque, les agrès et appareils, approvisionnements et vivres pour les officiers et pour les hommes de l'équipage et, dans le cas d'un navire employé à un commerce spécial, les aménagements habituels nécessités par ce commerce et aussi dans le cas d'un navire à vapeur, les machines, chaudières, charbons, approvisionnements pour les machines, s'ils sont la propriété de l'assuré.

Fret.

16° L'expression fret comprend le profit que le propriétaire du navire peut retirer de ce navire en transportant sa propre marchandise ou objets mobiliers aussi bien que le fret payable par une tierce personne, mais elle ne comprend pas le prix des passages.

Marchandises.

17° L'expression marchandises (*goods*) signifie les choses de la

nature de marchandise et ne comprend pas les effets personnels et les provisions et vivres pour l'usage du bord.

En l'absence d'usage contraire, le chargement de pont et les animaux vivants doivent être assurés spécifiquement et non sous l'indication générale de marchandises.

ANNEXE II

DISPOSITIONS ABROGÉES PAR LA LOI

19 Geo II ch. 37. — Loi pour régler l'assurance sur navires appartenant à des sujets de la Grande-Bretagne et sur marchandises et effets embarqués à bord de ces navires. — La loi entière.

28 Geo III. ch. 56. — Loi pour abroger une loi faite dans la 25^e année du règne de Sa présente Majesté intitulée : loi pour régler l'assurance sur navires appartenant à des sujets de la Grande-Bretagne et sur marchandises et effets embarqués à bord de ces navires, et pour mettre à sa place d'autres dispositions dans le même but. — La loi entière dans la mesure où elle se rapporte à l'assurance maritime.

31 et 32 Vict., ch. 86. — La loi de 1868 sur les polices d'assurance maritime. La loi entière.

Vu, le Président,
CH. LYON-CAEN.

Vu, le Doyen,
P. CAUWÈS.

Vu et permis d'imprimer,
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.	1
Chapitre premier. — Assurances maritimes.	3
Chapitre II. — Intérêt assurable.	11
Chapitre III. — Valeur assurable	36
Chapitre IV. — Réticences	41
Chapitre V. — Fausses déclarations	59
Chapitre VI. — La police d'assurance	73
Chapitre VII. — Double assurance	101
Chapitre VIII. — Les garanties	108
Première partie : Nature de la garantie. Exécution. Interprétation.	
Chapitre IX. — Les garanties.	118
Deuxième partie : Des garanties expresses.	
Chapitre X. — Les garanties	129
Troisième partie : Des garanties tacites.	
Chapitre XI. Le voyage	152
Chapitre XII. — Cession de la police d'assurance	173
Chapitre XIII. — La prime	176
Chapitre XIV. — Perte et délaissement	183
Chapitre XV. — Pertes partielles	205
Chapitre XVI. — Montant de l'indemnité	210
Chapitre XVII. — Des droits de l'assureur après le paiement	230
Chapitre XVIII. — Ristourne de la prime	238
Chapitre XIX. — Assurance mutuelle.	247
Chapitre XX. — Dispositions supplémentaires.	250
Chapitre XXI. — Annexes de la loi. Formule	254

